Preis DM 19,95 · SFr 19,90 · ÖS 140

FLUGZEUG Profile

Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz

4 394240 519955 26

Die Geschichte des erfolgreichen Schul-, Reise- und Kunstflugzeuges

26

Der Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz mit dem Kennzeichen D-EHOO im Fluge.

Der Stieglitz von Bernd Rosenschon, D-EMOF, wurde 1937 bei ASJA in Schweden gebaut. Erstbesitzer der Sk 12, S/N 630, war die schwedische Luftwaffe. Nach dem Kriege erhielt der Stieglitz zuerst die zivile Zulassung SE-CBE

Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz

von Bernd Vetter

Rückblick auf eine 65-jährige Geschichte

Die Geschichte des Stieglitz reicht zurück bis in das Jahr 1931. Diplom-Ingenieur Kurt Tank hatte bei den Focke-Wulf Werken in Bremen die Projektabteilung und Flugerprobung übernommen, als an ihn von mehreren Seiten Wünsche für die Entwicklung eines kunstflugtauglichen Doppeldeckers herangetragen wurden. Da waren zum einen die Kunstflieger, wie zum Beispiel Gerd Achgelis, die für ihren Sport ein besonderes Flugzeug benötigten. Aber auch Flugschulen meldeten Bedarf an einem voll kunstflugtauglichen Doppeldecker. Trotz fehlender Ausschreibung ging man bei Focke-Wulf ans Werk. Ein erster Entwurf wurde von Kurt Tank ausgearbeitet. Auf dem Zeichenbrett entstand ein zweisitziger, einmotoriger Doppeldecker, die Focke-Wulf **Fw 44 A**, dessen Rumpf aus geschweißtem Stahlrohr und die Tragflächen sowie das Leitwerk aus einer stoffbespannten Holzkonstruktion bestand. Die Tragflügelvorderkanten waren mit Sperrholz beplankt. Als Motor diente ein 7-Zylinder Siemens Sh 14A mit einer Leistung von 110 kW (150 PS), ein zuverlässiges Aggregat, welches bereits ab 1929 als Sh 14 mit 85 kW (115 PS) auf dem Markt war. Im Spätsommer des Jahres 1932 startete Gerd Achgelis mit dem ersten Prototyp Werk Nr. 154 und der Registrierung D-2409 vom Bremer Werksflugplatz aus zu seinem Jungfernflug.
Gert Achgelis, zu jener Zeit amtierender Deutscher Kunstflugmeister und Chefpilot der Ingenieur-Schule Weimar, schreib nach den ersten Testflügen einen Brief datiert vom 27. März 1933 an die Focke-Wulf Flugzeugbau A.G. in Bremen, in dem er seine Begeisterung über diesen neuen Flugzeugtyp wie folgt zum Ausdruck brachte:
„... ist es mir ein Bedürfnis Ihnen für diese vorzüglich gelungene Konstruktion, welche unter Berücksichtigung meiner speziellen Wünsche und Forderungen entstanden ist, meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. Die Fw 44 weist ein sehr gutes Verhalten in allen Stabilitätslagen auf. Die Richtungs-, Längs- und Querstabilität ist selten gut gelungen. Die Ruderwirkungen sind ganz ausgezeichnet. Sie können damit in allen stark überzogenen Kunstfluglagen die einzelnen

Bild oben) Der erste Stieglitz, der unter anderm auch auf Wunsch von Kunstflieger Gerd Achgelis gebaut wurde. Dieser Prototyp, ausgerüstet mit einem Sh 14A Motor, hatte die Bezeichnung Fw 44A und die Werknummer 154.

Bild unten) Gerd Achgelis mit seinem Wunsch-Flugzeug.

In geringer Stückzahl wurde die nun mit etwas längerem Rumpf versehene Fw 44B gebaut. Dieses Flugzeug mi der Kennung D-2692 hatte die Werknummer 165.

Bevor der Schulbetrieb beginnt, müssen dieses Fw 44B - Maschinen noch einmal überprüft werden.

FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber:	FLUGZEUG Publikations GmbH, Thomas-Mann-Str. 3, D-89257 Illertissen
Redaktion:	Bernd Vetter, Kammerhofweg 16, D-64560 Riedstadt
Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung:	Bernd Vetter
Grafiken:	Ralf Swoboda
Herstellung:	Tussa-Druck GmbH, Thomas-Mann-Str. 3, D-89257 Illertissen
Vertrieb:	FLUGZEUG Publikations GmbH, Thomas-Mann-Str. 3, D-89257 Illertissen
Satz:	Cornelia Rettich, Schloßbezirk 6, D-88484 Gutenzell

Der Verfasser bedankt sich für die gewährte Unterstützung und das überlassene Bildmaterial bei: R. Benk, H. Büker (Dasa Bremen), H.D. Bonsmann, E. Cetto, P.W. Cohausz, J. Ecker, D. Fölz, M. Franzke, M. Griehl, H. Hellermann / G. Gebhardt, H. Hoops, J. Illenberger, P. Kempe, G. Lang, B. Rosenschon, F. Vetter, H. Walther sowie dem Bundesarchiv.

Der Prototyp Fw 44C D-2621 in Anflug

Kunstflugfiguren sehr gut korrigieren und die Maschine somit in jeder Lage einwandfrei bei Geringgeschwindigkeiten halten und steuern... Die Fw 44 würde sich auch infolge ihrer fabelhaften Flug- und Landeeigenschaften für viele andere Zwecke, insbesondere für den allgemeinen Schulbetrieb, für den Reiseflug des verwöhnten Sportfliegers bei ihrer hohen Geschwindigkeit sehr gut eignen... Er beschrieb weiter die sehr guten Zugangsmöglichkeiten für die Wartung und die ebenso gute Instrumentierung. Am Ende des Briefes bestellte er ein zweites Flugzeug für sich persönlich.
Trotzdem gab es bei der weiteren Flugerprobung diverse Probleme, die Kurt Tank bei seinen Flügen zu spüren bekam. So stellte er beim Drücken der Maschine mit hoher Fahrt fest, daß das Flugzeug stark zu vibrieren begann. Erst im Langsamflug ließen die starken Vibrationen wieder nach. Eine darauffolgende Inspektion ergab, daß diese Schwingungen vom Leitwerk ausgegangen waren. Die Ursache waren die getrennten Höhenruder. Das linke sowie das rechte Höhenruder wurde mit einem separaten Seil angesteuert. Im Rumpf wurden dann diese Seile verbunden und in einem Stück nach vorne geführt. Traten nun unterschiedliche Schwingungen an den Ruderseilen auf, wurden diese nach vorne übertragen und noch verstärkt. Man löste das Problem indem man die Holme beider Ruder zu einer Einheit verband.
Es wurde ein zweiter Prototyp W. Nr. 155, D-2465, **Fw 44 A**, gebaut und die Flugerprobung weitergeführt. Im Zuge dieser Testreihe wurden die Trudeleigenschaften des Flugzeuges beanstandet. So stellte man eine Tendenz zum Flachtrudeln fest, die auf einen falschen Einstellwinkel der oberen Fläche in Verbindung mit fast leerem Tank beruhten. Dieses Flugzeug ging am 18. September 1933 durch Absturz verloren. Bis zur Klärung der Ursache wurden alle weiteren Testflüge gestoppt.
Auch als Technischer Direktor der Focke-Wulf AG in Bremen arbeitete Kurt Tank (Heinrich Focke hatte im April 1933 den Vorstand von Focke-Wulf verlassen) und seine Mitarbeitern an der Weiterentwicklung des Stieglitz. Mit einigen Verbesserungen ausgestattet, begann im Jahre 1933 der Bau einer Kleinserie **Fw 44 B**. Dazu gehörte auch die Verlängerung des Rumpfes von 6,60 m auf 7,29 m. Das erste Flugzeug dieser neuen B-Version hatte die W.Nr. 156, D-2613 (später D-ESYK). Der Erstflug fand am 12. August 1933 statt. Auf diesen Stand wurde auch der erste Prototyp Fw 44 A W.Nr. 154 D-2409 von Gerd Achgelis gebracht.
Zur Erprobung mit dem Reihenmotor As 8 B von Argus/Berlin, ein luftgekühlter 4 Zylinder Reihenmotor mit 99 kW (135 PS), wurde Ende 1933 ein Serienflugzeug Fw 44B W.Nr. 164 D-2621 (später D-EGEF) umgebaut und als **Fw 44 C** bezeichnet. Kurt Tank führte selbst am 11. Januar 1934 den Erstflug durch. Durch die geringere Leistung konnte sich diese Version nicht durchsetzen. Einziger Vorteil war eine etwas größere Reichweite. Das Muster Fw 44 B mit dem Sh 14A Motor wurde zur **Fw 44D** weiterentwickelt. Zum Einbau kam eine Schmierstoffanlage, die auch für den Rückenflug geeignet war. Das erreichte man dadurch, daß eine starre Saugleitung durch eine flexible, mit einem Gewicht versehene Leitung ersetzt wurde. Neu war auch ein schwimmerloser Rückenflug-Vergaser. Die Sitze waren so gestaltet, daß ein Sitzkissenfallschirm darin noch Platz fand und auch am Boden vertikal verstellbar war. Hinter dem Pilotensitz wurde ein kleiner Stauraum eingerichtet. Der Motor erhielt einen Auspuffsammelring. Ab dieser Version war es nun möglich anstatt des normalen Fahrwerks auch Schneekufen anzubauen. Das Flugzeugmuster Fw 44D wurde ab dem Jahre 1934 in Großserie gebaut.
Als Ernst Udet mit dem Stieglitz die ersten Runden drehte, war auch er von diesem Flugzeug begeistert. Einige Kleinigkeiten hatte er jedoch zu bemängeln. In einem Brief an Kurt Tank vom 5. September 1934 brachte er dieses unter anderem zum Ausdruck:
.....habe Ihre Maschine gestern in Rechlin geflogen und mich wirklich gefreut, eine so anständige Kiste vorzufinden. Ich beglückwünsche Sie dazu, möchte Ihnen

In dieses Fw 44B-Flugzeug (W.Nr. 164) wurde ein Argus As 8B - Motor eingebaut. Es erhielt die Typenbezeichnung Fw 44C.

Feierliche Übergabe einer Fw 44D.

Das Anlassen war immer ein Ereignis.

Die Fw 44D hatte wieder eine Sh 14A-Motor. Das Flugzeug mit der Kennung D-EUKA hatte die Werknummer 1029.

aber doch gleichzeitig folgendes mitteilen: 1.) Das Querruder ist in der Wirkung nicht ausreichend. Beweis: Wenn Sie eine Rolle fliegen etwas nach oben, d.h. etwas langsamer, so ist für die Dauer dieser Flugfigur der volle Querruderausschlag notwendig. Fliegen Sie eine Rolle, so fliegen Sie trotz des vollen Ausschlages verhältnismäßig lange auf dem Rücken, weil die Querruder nicht ganz so wirken. Außerdem erscheint mir die Entlastung ziemlich reichlich. Lassen Sie ruhig etwas mehr Druck darauf, unsere jungen Leute haben genug Mark in den Knochen und geben Sie diesem Ruder größere Wirkung.
2.) Haben Sie schon einmal einen anständigen Sideslip mit Ihrer Maschine geflogen, ohne nach innen zu gieren? nein. Also das Seitenruder muß sich irgendwie stärker auswirken, damit der Sideslip, den ich für Notlandungen und Landungen in schlechtem Gelände unbedingt für nötig halte, richtig ausgeführt werden kann. Beim kurzen Landen fiel mir auf, daß das Höhenruder jedesmal voll nach oben ausgeschlagen war, so daß ich daher verhältnismäßig wenig Reserven in diesem Ruder zur Verfügung hatte. Also auch daran könnte noch etwas verbessert werden. Ihre Konstrukteure sollten nicht immer an die normalen Fluggeschwindigkeiten denken, sondern Ihr solltet auch den überzogenen Flugzustand nicht außer acht lassen. Aber dies alles soll keine Kritik sein, sondern ist lediglich ein kleiner Vorschlag von mir, der dazu helfen soll, Ihrer Maschine das Prädikat 1 mit Stern zu verleihen. Hals und Beinbruch Ihr Ernst Udet.....

Noch im Jahr 1934 wurde ein weiterer Versuch mit einem Argus As 8 B unternommen. Dieser Motor mit 99 kW (135 PS) war zwar nicht so leistungsstark wie der Sh 14A, doch hatte er einen günstigeren Kraftstoffverbrauch, so daß die Reichweite von 575 km auf 610 km gesteigert werden konnte. Eine Fw 44 D wurde dafür umgebaut und erhielt die Bezeichnung **Fw 44 E**. Von diesem Muster wurde eine geringe Anzahl (ca. 20 Stück) in Serie gebaut.

Das mit **Fw 44 F** bezeichnete Muster, Produktionsbeginn 1934, war eine leicht verbesserte D-Version und wieder mit dem Bramo Sh 14A-Motor ausgerüstet. Für den Nachtflug erhielt das neue Muster zusätzliche Positionsleuchten sowie Landescheinwerfer. Die Sitze konnten nun auch im Fluge verstellt werden und der kleine Stauraum hinter dem hinteren

Dieser Stieglitz war Teilnehmer eines Flugwettbewerbes.

Start einer Fw 44D. Der Flugschüler hatte dabei keine besonders gute Sicht nach vorne.

Im Gras abgestellt, eine Fw 44D

Formationsflug mit einer Fw 44E.

Eine Fw 44E auf dem Focke-Wulf Werksflugplatz in Bremen

Sitz war durch eine Rumpfklappe auf der linken Seite zugängich. Der Sporn konnte durch ein Spornrad ersetzt werden. Für den Winterbetrieb war es möglich, Schneekufen anzubauen.

Speziell für den Export baute Focke-Wulf die **Fw 44 J**. In dieses Muster konnte, neben dem Sh 14A mit 110 kW (150 PS), auch der 118 kW (160 PS) starke Sh 14A-4 eingebaut werden. Dieser Flugzeugtyp wurde ab 1936 in Serie produziert. Zeitweise waren auch die Flugzeugwerke von Bücker und Siebel an der Produktion beteiligt. Diverse Erfolge mit Gerd Achgelis bei den internationalen Meisterschaften in den USA 1934 und 1935, dem dritten Platz bei der Kunstflugweltmeisterschaft in Vincennes oder auch der Sieg von Graf Hagenburg bei dem olympischen Kunstflug-Wettbewerb Nationen am 30. Juli 1936 in Berlin-Tempelhof, trugen zur internationalen Popularität dieses Flugzeugmusters bei. Aus vielen Ländern kamen Bestellungen, so aus Bolivien, Bulgarien, Chile, China, Finnland, Österreich, Rumänien, Schweiz der Türkei und Ungarn. In folgenden Ländern entschied man sich sogar dieses Flugzeug in Lizenz zu bauen: in Argentinien, Brasilien, Tschechoslowakei und Schweden. Focke-Wulf setzte alles daran den Stieglitz noch attraktiver zu machen dazu mußte jedoch die Motorenpalette erweitert werden.

So existiert aus dem Jahr 1936 eine Baubeschreibung der Stieglitz-Version **Fw 44 H**. Vorgesehen war das Flugzeug mit der Werk Nr. 751 mit dem von der Firma Hirth-Motoren G.m.b.H. gebauten HM 501A, ein 6 Zylinder Reihenmotor mit 6 Litern Hubraum und 118 kW (160 PS) auszurüsten. Für die ersten Flugversuche, 1941 (!), stellte Focke-Wulf ein anderes Flugzeug zur Verfügung. Es war eine Fw 44 D Werk Nr. 67 und dem Kennzeichen D-ETXA. Mit dem neuen Motor Werk Nr. V4 wurden im April 1941 die ersten Testflüge unternommen. Doch blieb es bei der Erprobung und dem Nachweis auf Funktionalität.

Für den nordamerikanischen Markt schlug Focke-Wulf im Jahr 1937 die Stieglitz-Variante **Fw 44 M** mit dem amerikani-

Ein weiterer Versuch mit dem Argus As 8B. Dieses, als Fw 44E bezeichnete Flugzeug, war von der Ausstattung eine Fw 44D mit dem Argus-Motor und wurde in einer Kleinserie gefertigt.

Mit 7,69 m Länge war die Fw 44E um 40 cm länger als die D-Version mit dem Sh 14A-Motor.

schen Reihenmotor Menasco C4S Pirat vor. Dieser Motor entwickelte mit einem Lader 115 kW (156 PS) und wurde probeweise in das Flugzeug D-ENGO eingebaut. Da jedoch der Stieglitz auf dem nordamerikanischen Markt nicht abzusetzen war, kam auch dieses Muster über das Erprobungsstadium nicht hinaus.
Die Weiterentwicklung des Sh 14A, der Bramo 325 mit 129 kW (175 PS), wurde von Focke-Wulf für eine weitere Stieglitz-Version, die **Fw 44 N**, vorgesehen. Der erste Erprobungsträger für diesen Motor war das Flugzeug D-EHVA, eine Fw 44 J. Hierbei entwickelten die Focke-Wulf-Ingenieure für den großen Sternmotor eine Verkleidung, die sogenannte NACA-Haube, die den ganzen Motor umschloß. Für die Flugerprobung wurde allerdings ein anderes Flugzeug vorbereitet. Es war die D-EGHO, die am 10. Dezember 1934 von der E-Stelle in Rechlin aus zu ihrem ersten 30-minütigen Testflug abhob. Die Betriebserlaubnis mit diesem Motor wurde erteilt. Da Bramo die Entwicklung des 325 nicht weiter forcierte und bis zu diesem Zeitpunkt nur Motorprototypen zur Verfügung standen, entschloß sich auch Focke-Wulf die Testreihe aufzugeben.
Weitere Projekte, bei denen noch andere Motorentypen, wie z.B. der vier 6-Zylinder Reihenmotor L5G von Junkers verwendet werden sollten, wurden ins Auge gefaßt, doch letzlich mußten die norddeutschen Flugzeugbauer feststellen, das der Sh 14 A der am besten geeignete Motor für diesen Flug-zeugtyp war.
Bei Focke-Wulf lief die Serienproduktion auf vollen Touren.
In Deutschland flogen die Stieglitze unter anderem als Schul-flugzeuge bei der Luftwaffe, bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule und waren mit großem Erfolg als Kunstflugmaschinen eingesetzt. Über die Stückzahlen gibt es leider keine verläßlichen Angaben, so schwanken sie zwischen 1900 bis 3000 Stück. Einige überlebten das Kriegsende im Ausland. Ein kleiner, noch flugfähiger, Rest entstammt vor allem aus schwedischer Lizenzproduktion (siehe Übersicht).

Zur schnellen Postbeförderung unternahm Ernst Udet mit einer Fw 44F, D-ETUE, Flugversuche, an einem Zeppelin anzudocken. Es gelang ihm sich im April 1937 an das Luftschiff LZ 129 „Hindenburg" einzuhängen.

Eine Fw 44F kurz vor der Landung.

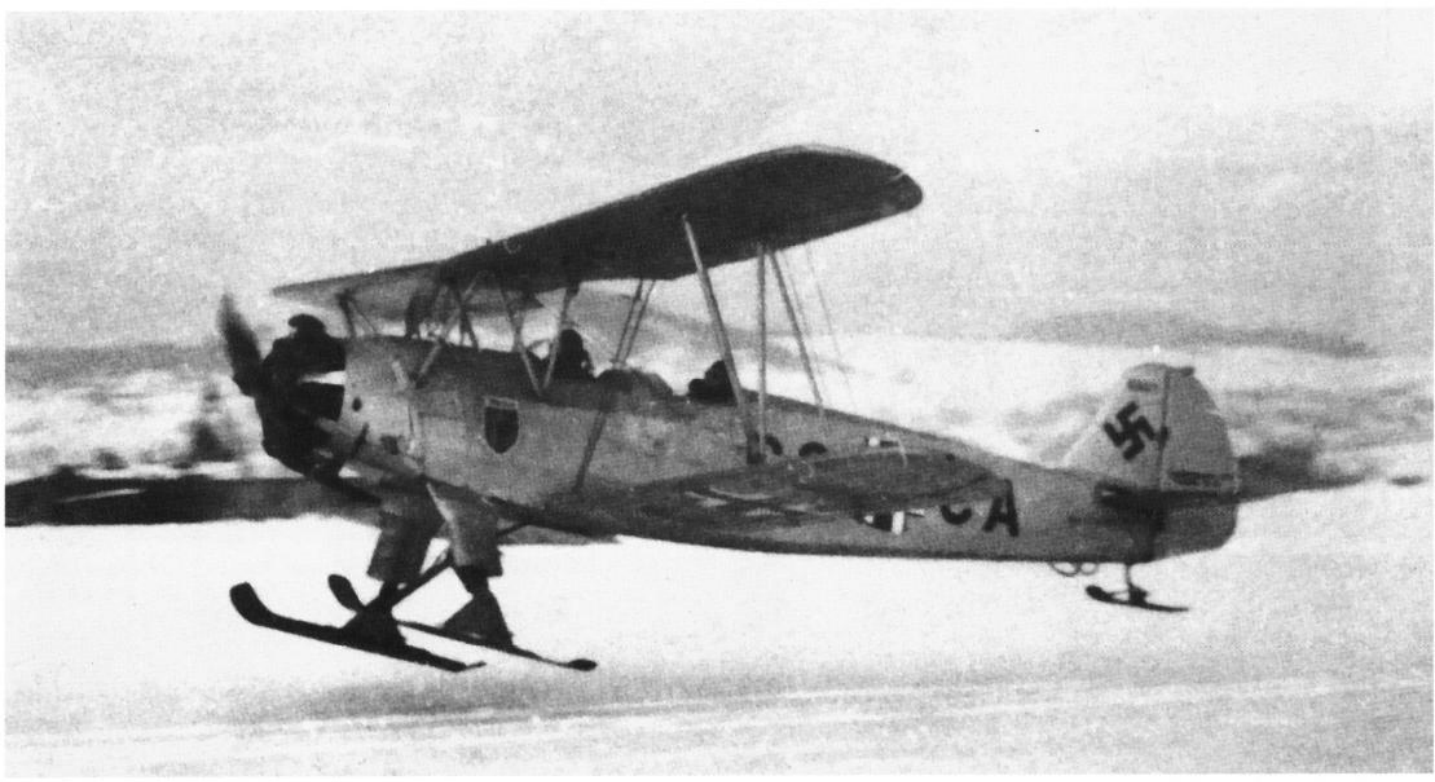
Diese Fw 44F gehörte zur FFS A/B 123.

Als Schul- und Verbindungsflugzeug wurde der Stieglitz auch bei der Luftwaffe eingesetzt

▲ Diese Fw 44F „Wanderfalke", TI+CE, ist eine von zwei Focke-Wulf eigenen Fw 44F.

◄ Pori, Finnland 1942. Auch der Sh14A muß bei arktischen Temperaturen gewartet werden. Für Spezialist Heinrich Knell eine leichte Aufgabe.

▼ Diese Aufnahme, handsigniert von Kurt Tank, zeigt die „Nebelkrähe", eine Focke-Wulf werkseigene Fw 44F.



▲ Auch bei den Fliegerschulen wurden Starts- und Landungen mit Schneekufen geübt.

◄ Diese Fw 44J war die Vorführmaschine von Focke-Wulf.

▼ Dieser private Stieglitz gehörte H. Troll aus Frankfurt.

Diese Fw 44J, D-EAZE von H. Cetto, W.Nr. 2779 Baujahr 1940, gebaut bei C.K.D. Prag, flog zuerst bei der norwegischen Luftwaffe (9) und wurde dann an Finnland verkauft. Von 1944 bis 1956 betrieb die finnische Luftwaffe (SZ-20) dieses Flugzeug. Ein finnischer Landarzt kaufte den Stieglitz (OH-SZI) um damit seine Patienten zu besuchen.

Kurzzeitig war dieses Flugzeug in der Bundesrepublik zugelassen.

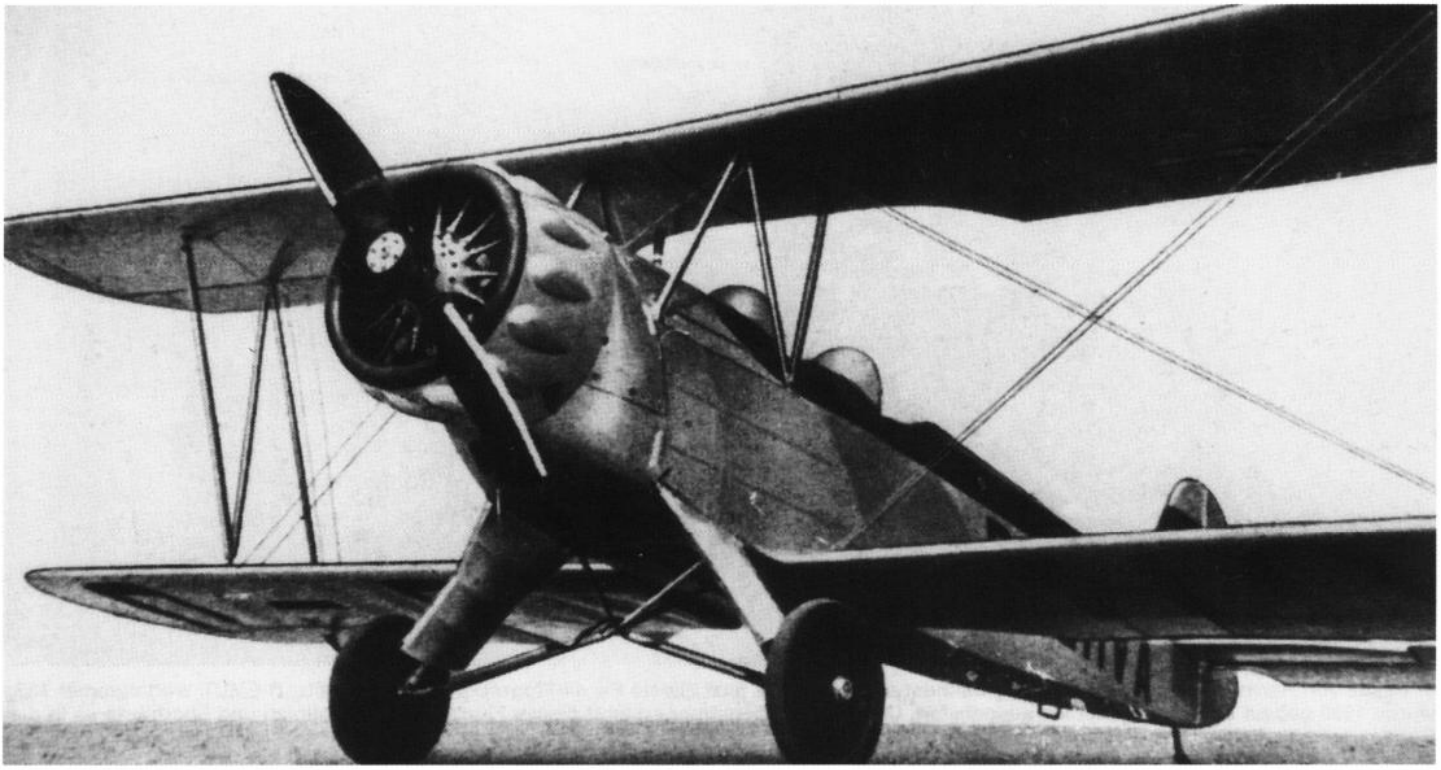
Stolzer Besitzer dieser Fw 44J, D-EXEK ist Herr Hellermann aus Berlin. Dieses Flugzeug mit der W.NR. 2776 wurde in Prag gebaut und an die norwegische Luftwaffe ausgeliefert. Über Finnland führte der Weg dann 1994 nach Speyer wo die Maschine auch ihre jetzige Zulassung erhielt.

Stieglitze in Deutschland, aktueller Stand

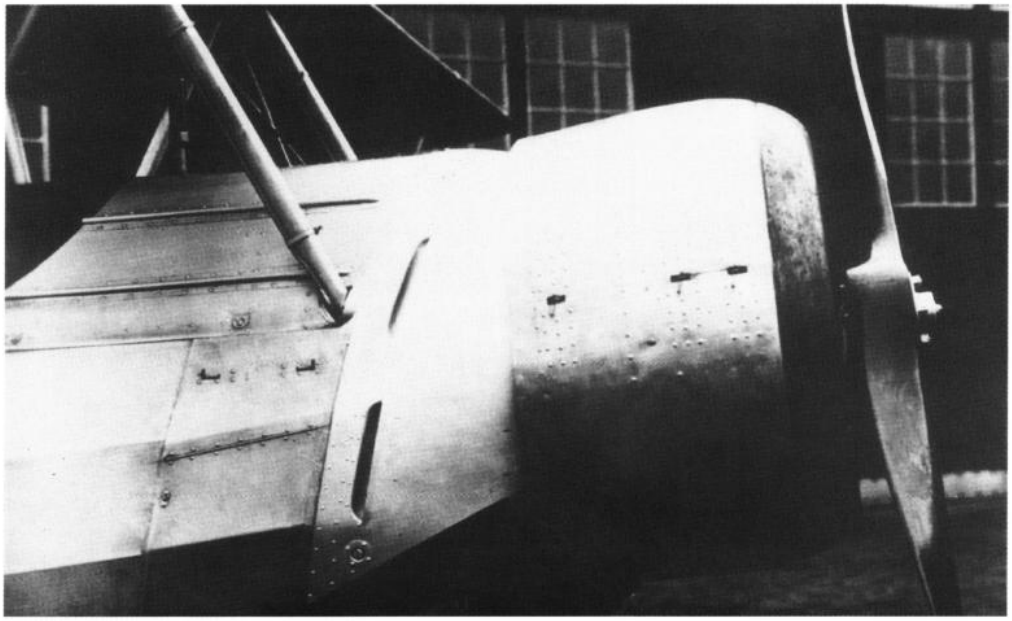
Kennung	Hersteller	Typ	Bauj.	W.Nr. S/N	Halter / Standort	Bemerkung
D-EQAX	Focke-Wulf	Fw 44J (Sk 12)	1937	1899 (617)	Haltergem. LH Berlin-Stiftung	ex 5-75, 5-15, 14-, D-EFUR, ZS-WRI
D-ELER	Focke-Wulf	Fw 44J (Sk 12)	1937	1901 (619)	H. Walther, Speyer	ex 5-77, 5-19, 20-51, 5-9, D-ELEW. Das Flugzeug wartet auf den Wiederaufbau
D-EMIG	Focke-Wulf	Fw 44J (Sk 12)	1937	2293 (625)	H. Emig, Aschaffenburg	ex 5-83, 5-25, 21-, SE-BXO
D-EMOF	ASJA	Sk 12 (Fw 44J)	1937	ASJA 82 (630)	B. Rosenschon, Obermörten	ex 5-88, 5-30, 5-28, 20-53, 16, SE-CBE
D-EMAX	ASJA	Sk 12 (Fw 44J)	1937	ASJA 83 (631)	J. Ecker, Bas Schallerbach, Österr.	ex 5-89, 5-31, 5-29, 1-, SE-AWT, D-EFUD, -EMIL (II), -EMIQ. Dieses Flugzeug wurde 1995 von H. Pröll gekauft.
D-ECUX	SAAB	Sk 12 (Fw 44J)	1938	SAAB 91 (639)	Flugwerft Schleißheim	ex 5-97, 5-39, 5-36, 20-56, SE-BXN
D-EMIL	CVV	Sk 12 (Fw 44J)	1940	CVV II (662)	Hanseatischer Fliegerclub, Frankf.	ex 5-71, 7-4, D-EKNE, D-EKXG. Der „EMIL“ wurde 1970 in Regensburg gekauft und aufgebaut.
D-ENAY	CVV	Sk 12 (Fw 44J)	1940	CVV II (663)	Deutsches Museum, München	ex 5-72, 20-64, D-EGAM
D-EHEQ	CVV	Sk 12(Fw 44J)	1940	CVV II (664)	Paderborn, Lippstadt	ex 5-73, 5-11, 10-1, SE-BZI
D-EMMI	CVV	Sk 12 (Fw 44J)	1941	CVV II (667)	Luftsportverein Siegerland	ex 5-10, 10-2, SE-BWN, D-ECAN
D-EMUT	Focke-Wulf	Fw 44J	1936	133	H. Walther, Speyer	ex LV-ZAV. Diese Maschine wurde in Argentinien gekauft.
D-EHOO	Focke-Wulf	Fw 44J	1936	1724	H. Hoops, Bremerhaven	ex SZ-29, OH-SZN. Im Jahre 1978 wurde das Flugzeug an die Weser geholt.
D-EDYV	Focke-Wulf	Fw 44J	1936	2549	Osnabrück	Nach dem Kriege von Schweden überführt und Einsatz im Segelflugschlepp auf Siegerland, dannach Flugsportver. Celle.
D-EXEK	Focke-Wulf	Fw 44J	1940	2776	H. Hellermann, Berlin	Ex D-EXWL, 3 (Norw. Luftw.) OH-XEK. Das Flugzeug erhielt 1994 in Speyer die erste deutsche Zulassung.
D-EAZE	Focke-Wulf	Fw 44J	1940	2779	E. Cetto, Saal	ex D-EXWP, 9 (norw. Luftw.) SZ-20, OH-SZI
D-EGBR	Focke-Wulf	Fw 44J	1940	2906	G. Brehm, Laupheim	ex SZ-5, OH-SZK
D-EJOI	Focke-Wulf	Fw 44J	1940	2929	J. Illenberger, Aalen	Ex SZ-26, OH-SZA. Diese Fw 44 wurde in die USA verkauft und im Jahre 1965 von Los Angeles per Luftfracht überführt.
SZ-30	Focke-Wulf	Fw 44J	1940	2933	Luftfahrt Museum Laatzen-Hannov.	ex OH-SZC. Diese Fw 44 wurde aus mehreren Maschinen wieder aufgebaut.

Herr Proll war auch der Besitzer des Fw 44J, D-ELER, der einzig bekannte Stieglitz, der nach dem Kriege mit einer NACA-Haube flog. Dieses Flugzeug ist jetzt im Besitz von Herrn Walther.

Zur Erprobung wurde der neu entwickelte Bramo 325 in eine Fw 44K eingebaut.



Das Flugzeug (D-EHVA), auch als Fw 44N bezeichnet, erhielt eine sogenannte NACA-Haube.



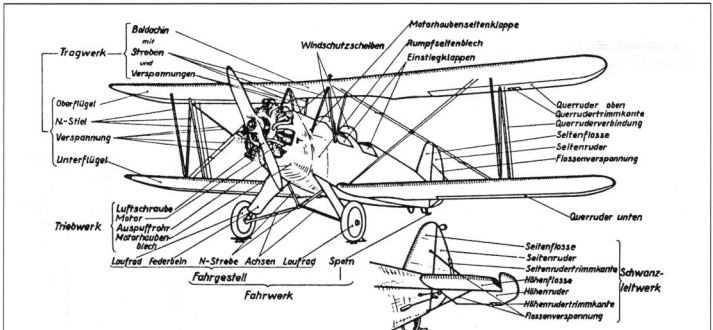
▲ Auch andere Motorhauben wurden getestet.

◄ Dieses Bild zeigt die einfache Motorhaubenausführung.

In Besitz von Herrn Walther aus Heidelberg befindet sich auch das jetzt älteste Fw 44-Flugzeug. Dieser Stieglitz, D-EMUT Werknummer 133, wurde 1936 gebaut und an Argentinien ausgeliefert. Der jetzige Eigentümer erstand dieses Flugzeug in Argentinien und überführte es in die Bundesrepublik. Leider ging diese hervorragend restaurierte Maschine 1996 zu Bruch. Ein Wiederaufbau ist beabsichtigt.

Dieser Stieglitz mit einer Phantasie-Bemalung wurde in den USA fotografiert.

Diese Fw 44J, D-EGBR, mit der Werknummer 2906 wurde 1940 gebaut.



Allgemeine Benennung der äußeren Flugzeugteile Fw 44

Technischer Aufbau des Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz

Die Focke-Wulf Baubeschreibung weist die Fw 44 als einmotoriges, zweisitziges Schul-, Sport-, Reise- und Kunstflugzeug aus.

Der Rumpf besteht aus einem geschweißten Fachwerk ohne Drahtauskreuzung und ist aus Stahlrohr hergestellt. Auf das rechteckige Rumpfgerüst sind Bügel aufgeschraubt, die dem Rumpf einen vieleckigen Querschnitt geben.

Der Rücken ist vom Brandschott bis zum vorderen Sitz mit Blech verkleidet. Zum besseren Einstieg sind die Verkleidungsbleche neben den Sitzausschnitten als Klappen ausgebildet. Die Bespannung des übrigen Rumpfes ist imprägnierter Stoff. Die beiden hintereinander liegenden Sitze sind bei den Flugzeugmustern Fw 44D und E nur am Boden und ab der Fw 44F auch im Fluge vertikal verstellbar. Die Sitze sind für Sitzkissenfallschirm eingerichtet.

Hinter dem Pilotensitz befindet sich ein kleiner Gepäckraum von 0,15 cbm Inhalt. Bei den Flugzeugmustern Fw 44D und E ist der Gepäckraum durch Vorklappen der Rückenlehne des hinteren Sitzes zugänglich. Bei den weiteren Mustern ab der Fw 44F ist er durch eine verschließbare Klappe von links außen erreichbar.

Das Fahrwerk ist geteilt und besteht aus je einer Achse und je einem V-förmigen, völlig verkleideten, Fahrwerksverbund, in dem die Federung, Druckgummischeiben und Öldämpfung, gelagert ist. Die Achsen sind aus vergütetem Chrommolybdänstahl hergestellt und an einem besonderen dreibeinigen, abnehmbaren Bock unter der Rumpfmitte angelenkt. Der V-förmige Fachwerkverband ist an einem Punkt mit der Achse, an den beiden anderen Punkten mit der Rumpfunterkante gelenkig verbunden. Die beiden Räder haben Simplex-Ölbremsen, welche vom hinteren Pilotensitz aus mit den Seitenruder-Pedalen betätigt werden. Es besteht auch die Möglichkeit das Flugzeug anstatt des Fahrwerks mit Schneekufen auszurüsten. Auch der Sporn, mit Zuggummiringen abgefedert, kann durch ein Spornrad ersetzt werden.

Das Seitenleitwerk besteht aus einem Duralgerüst, wobei das Ruder aus einer Stahlrohrachse mit Duralrippen besteht und beides mit Stoff bespannt ist. Die Höhenflosse ist ein Holzgerüst und mit Sperrholz beplankt. Das Höhenruder ist ein stoffbespanntes Duralgerippe.

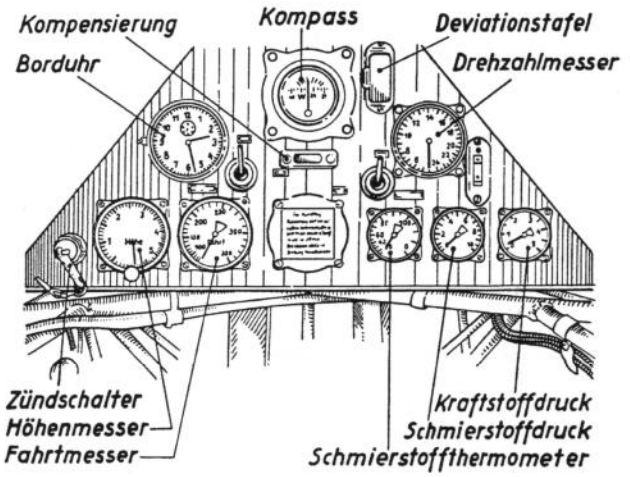
Die Steuerung kann von beiden Sitzen vorgenommen werden. Sie ist als Gestänge- und Seilsteuerung mit doppelter Betätigung ausgeführt. Höhen- und Querruder werden mit dem Steuerknüppel betätigt. Das Seitenruder im vorderen Sitz durch Fußhebel, im hinteren Sitz durch Pedale. Für die Höhenrudertrimmung befindet sich rechts neben dem Flugzeugführersitz das Verstellrad. Die Querruder werden mit Stoßstangen, die am Steuerknüppel befestigt sind, und Steuerseile betätigt. Sie bestehen aus je einer Stahlrohrachse mit Stahlrohrrippen, die mit Stoff bespannt sind.

Beide Tragflächen, obere und untere, haben gleiche Größe und eine leichte V-Stellung. Der Oberflügel ist in der Mitte geteilt, beide Hälften sind durch zwei Beschläge und Bolzen miteinander verbunden. Er ist über dem Rumpf mittels abnehmbarer Streben am Rumpfobergurt befestigt, während der Unterflügel an die Rumpfuntergurte angeschlossen ist. Beide Flügel sind mit einem N-Stiel miteinander verbunden. In der Vorderholmebene sind sie durch doppelte Stromlinienstreben verspannt.

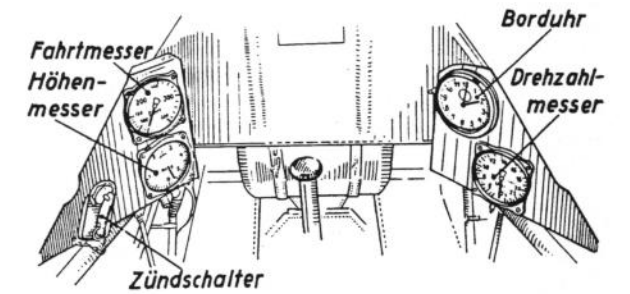
Wie die meisten Stieglitze, die nach dem Kriege in Deutschland wieder zugelassen wurden, hat auch diese Fw 44J, D-EMIG, W.Nr. 2293, den Umweg über Schweden genommen.

Bei diesem Sh 14A sind Ventilkappen aufgesetzt.

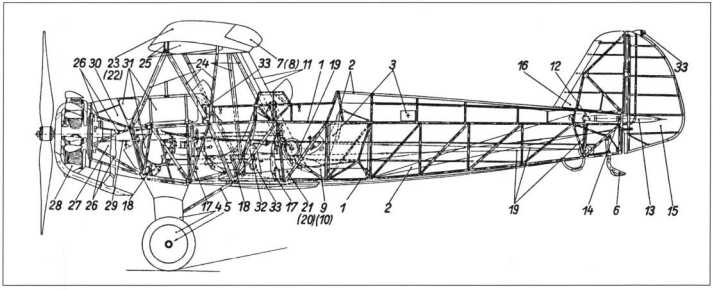
Das Cockpit des D-EMIL.



hintere Instrumententafel



vordere Instrumententafel



Längsschnitt Fw 44

Nummer	Benennung	Nummer	Benennung
1	Rumpfgerüst	18	Seitensteuerung
2	Rumpfverkleidung	19	Höhenflossenverstellung
3	Rumpfeinrichtung	20	Unterflügel rechts
4	Fahrwerk	21	Unterflügel links
5	Bremsanlage	22	Oberflügel rechts
6	Sporn	23	Oberflügel links
7	Querruder (D-Flügel links)	24	Streben und Verspannung
8	Querruder (D-Flügel rechts)	25	Mittelbeschläge
9	Querruder (IL-Flügel links)	26	Triebwerksgerüst
10	Querruder (IL-Flügel rechts)	27	Motorverkleidung
11	Querruderverbindung	28	Flugmotor mit Zubehör
12	Höhenflosse	29	Triebwerksgestänge
13	Höhenruder	30	Triebwerksleitungen
14	Höhenruderkupplung	31	Behälter mit Einbau
15	Seitenruder	32	Betriebsgeräte
16	Seitenflosse	33	Positionslicht
17	Höhenquersteuer		

Die Holme bestehen aus lamellierten Kiefernholzgurten und Sperrholzstegen. Die Rippen sind teils als Kasten aus Kiefernholzgurten mit Sperrholzstegen, teils als Fachwerk auch aus Kiefernholz gebaut. An Stelle der Innenverspannung sind die Flügel in Stielnähe auf der Unterseite sowie auf der Oberseite mit Sperrholz beplankt. Hauptsächlich besteht jedoch die Außenhaut aus imprägniertem Stoff.

Je nach Flugzeugmuster kann ein luftgekühlter Reihen- oder Sternmotor von 88-118 kW (120-160 PS) und einem Gewicht von 125-145 kg eingebaut werden. Der Motorträger besteht aus einem Gerüst aus Stahlrohr und ist mit vier Verschraubungen mit dem Rumpf leicht lösbar verbunden. Der Motor ist an vier Punkten gelagert. Das Brandschott aus Duralblech liegt zwischen Motor und vorderem Rumpfspant. Alle Leitungen sind flammensicher ausgeführt.

Vorgesehen ist ein Zweiblattpropeller aus Holz mit einem Durchmesser von ca. 2,2 Meter. Gashebel befinden sich links neben dem vorderen und hinteren Sitz. Die Übertragung wird mittels Gestänge vorgenommen.

Das Anlassen des Motors kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Einmal durch Preßluft, wobei sich der Außenbordanschluß auf der rechten Seite befindet. Mittels eines Anlaßmagneten (Anwerfen mit dem Propeller) sowie mit einer Kurbel die auf der linken Seiten eingesetzt wird. Dazu ist es aber erforderlich, die Luftschraube mehrmals durchzudrehen.

Der Kraftstoffbehälter aus Aluminiumblech mit ca. 100 Liter Inhalt befindet sich auf der Oberseite des Rumpfes vor dem ersten Sitz und ist mit Spannbändern befestigt. Ein Nebenbehälter mit ca. 38 l Inhalt (als Rückenflugbehälter gedacht) ist unterhalb des Hauptbehälters auch mit Spannbändern aufgehängt. Die Kraftstoffförderung erfolgt durch eine vom Motor angetriebene Doppelpumpe.

Der Öltank faßt ca. 13-15 l Motorenöl und befindet sich unmittelbar hinter dem Brandschott vor dem Kraftstoffbehälter.

Die Motoren des Stieglitz

Der Siemens Halske Motor Sh 14A

Der Motor, der am meisten zum Einbau kam, war eine Weiterentwicklung des bereits seit 1929 erfolgreich produzierten Siemens Halske Sh 14 mit 84kW (115 PS). Der luftgekühlte Siemens Sh 14A 7-Zylinder-Viertakt-Sternmotor mit 110kW (150 PS) bei 2200U/min hatte einen Hubraum von 7700 cm³ mit einer Verdichtung von 5,3 und einen Verbrauch von 230g/PS/h. Die Abmaße waren, Länge 0,936 m, Breite und Höhe 1,008 m. Sein Gewicht war 135 kg. Ab der Version J kam der stärkere Sh 14A-4 mit einer Verdichtung von 1:6,2 und 118kW (160 PS) zum Einbau. Auch die Weiterentwicklung, der Bramo 325 mit 129kW (175 PS) wurde zu Testzwecken in eine Fw 44J eingebaut kam aber über die Erprobung nicht hinaus.

Die Siemens-Motoren wurden in Berlin Spandau gebaut. Im Jahre 1934 integrierte man diese Produktionsstätte in die Siemens Apparate und Maschinen GmbH. 1936 entstand daraus das rechtlich selbstständige Unternehmen Brandenburgische Motorenwerke GmbH (geläufige Motorenbezeichnung Bramo Sh 14A). Da im Jahr 1939 diese Werke von BMW übernommen wurden, änderte sich wiederum der Name in BMW-Flugmotorenwerke Brandenburg GmbH.

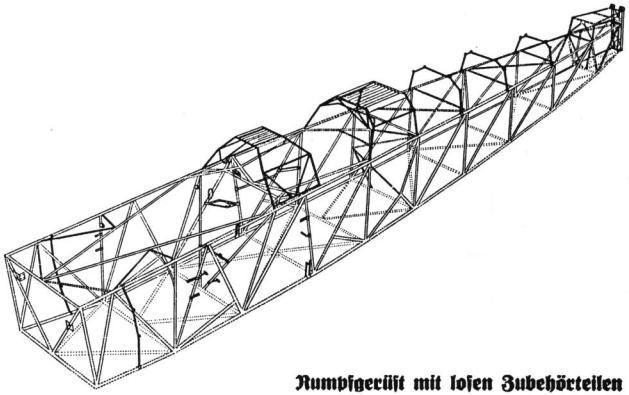
Argus As 8B

In kleineren Stückzahlen wurde der Argus As 8B in die Versionen C und E eingebaut. Es handelte sich dabei um einen luftgekühlten 4-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor mit 99kW (135 PS) bei 2200 U/min. Er hatte einen Hubraum von 6333 cm³ mit einer Verdichtung von 5,3 und einen Verbrauch von 225g/PS/h. Seine Länge betrug 1,075 m, die Breite betrug 0,47 m und die Höhe 0,731 m. Das Gewicht lag bei 128 kg.

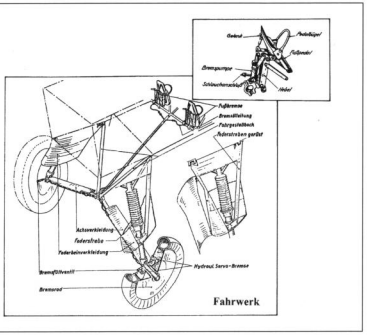
Die Entwicklung dieses Motors geht zurück bis in das Jahr 1929 wo bei der Argus-Motoren-Gesellschaft mbH in Berlin-Reinickendorf der erste Typ As 8 mit 70kW (95 PS) gebaut wurde.

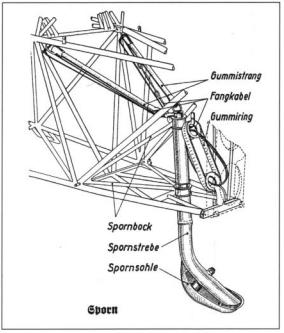
Hirth HM 501A.

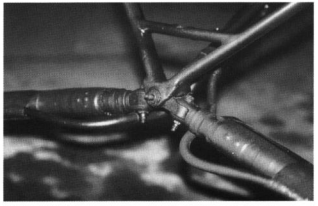
Im Hirth Motoren Werk, Stuttgart-Zuffenhausen entstand der luftgekühlte 6-Zylinder-Viertaktmotor mit 118 kW (160 PS) bei 2380 U/min, einen Hubraum von 5970 cm³, einer Verdichtung von 6,2. Der



Rumpfgerüst mit losen Zubehörteilen





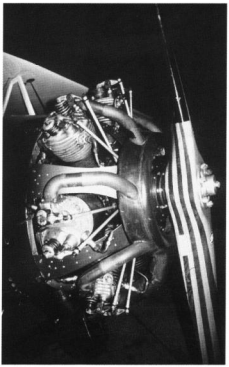


Der Fahrgestellbock mit den Bremsschläuchen

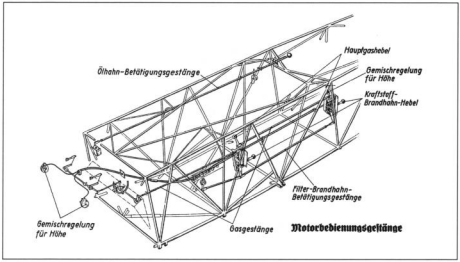
Im Detail, die Ruderansteuerung für Höhen- und Seitenruder

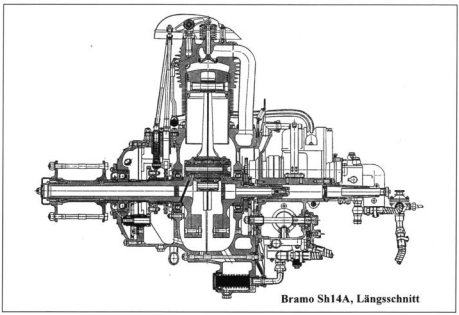
Verbrauch lag ei 220g/PS/h. Die Länge des Motores betrug 1,272 m, die Breite 0,485 m und die Höhe 0,662. Er hatte ein Gewicht von 148 kg. Nur ein Stieglitz, D-ETXA, erhielt zu Flugtests diesen Motor.

Menasco C4S Pirat
Dieser amerikanische Reihenmotor entwickelte mit einem Lader 115kW (156 PS) bei 2175 U/min. Er hatte ein Gewicht von 139 kg. Auch dieser Motor wurde nur probeweise in eine Fw 44, D-ENGO, eingebaut.

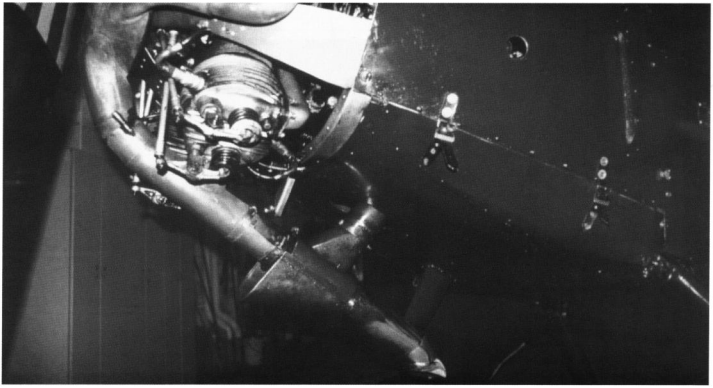


Der 7-Zylinder Bramo Sh 14A4.



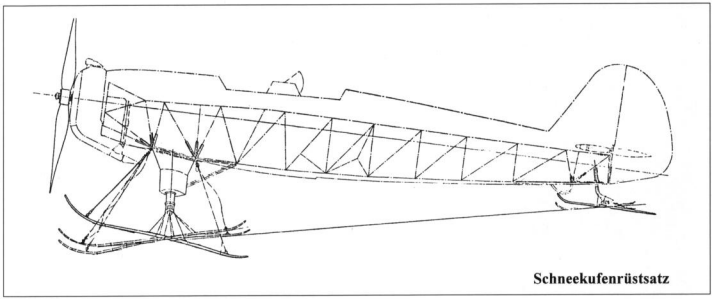


Bramo Sh14A, Längsschnitt

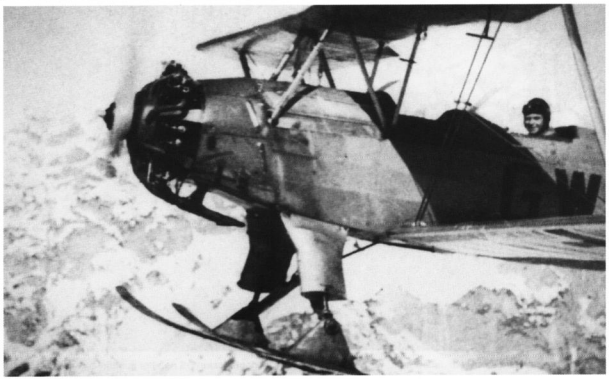


Die Auspuffanlage.

Für den Winterbetrieb verpaßte man dem Stieglitz Schneekufen. Der Rüstsatz hatte die Nummer 8-3902/12.



Schneekufenrüstsatz



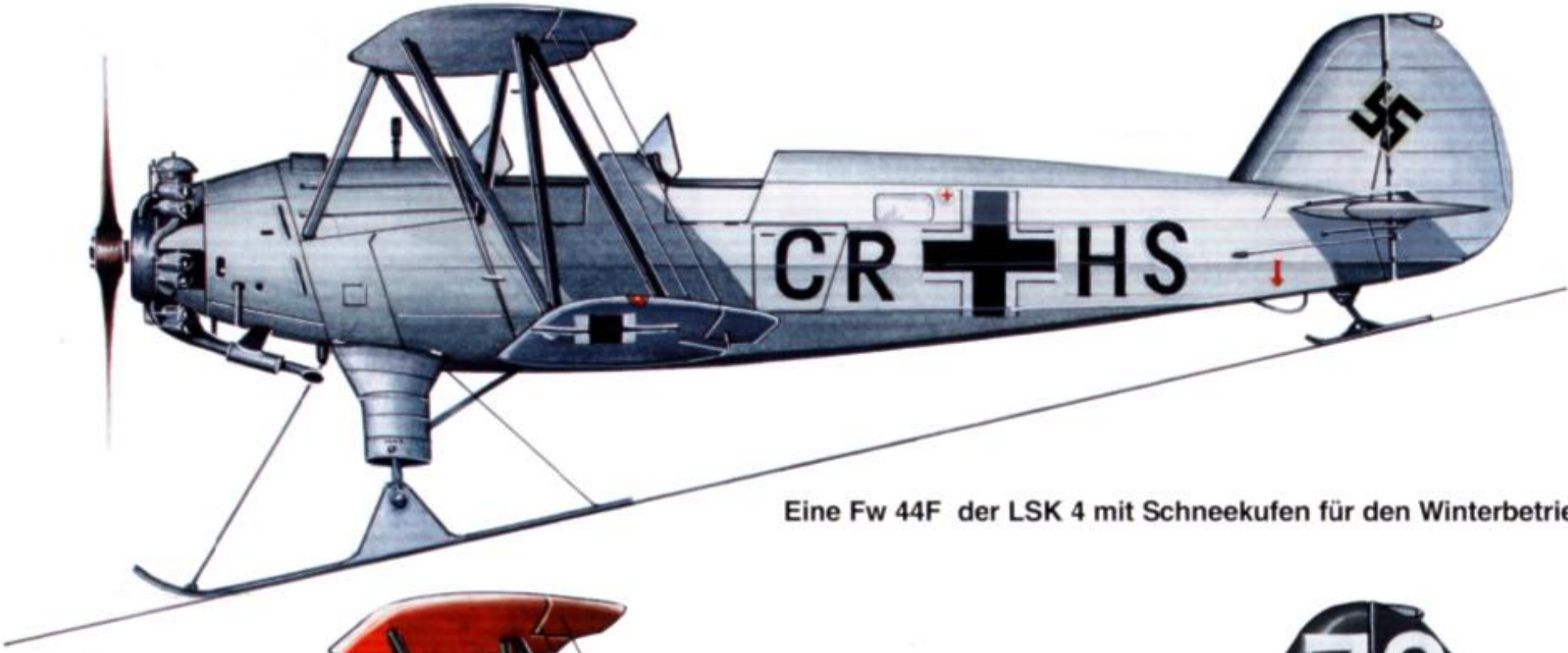
Viel Spaß beim Fliegen hat wohl dieser Pilot.

Eine Fw 44E, von diesem Muster wurde nur eine Kleinserie hergestellt.

Diese Fw 44D gehört zur FFS A/B 112.

Die Türkische Luftwaffe erhielt acht Fw 44J Flugzeuge.

Argentinen war das erste südamerikanische Land welches den Stieglitz für seine Luftwaffe in Lizenz beute



Eine Fw 44F der LSK 4 mit Schneekufen für den Winterbetrieb.

Der Stieglitz wurde von CVV für die Schwedische Luftwaffe in Lizenz gebaut und als Sk 12 bezeichnet.

D-2692
D-2692
D-2692

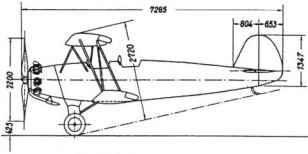
D-2692

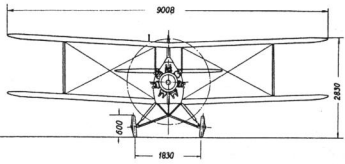
Focke-Wulf Fw 44B Stieglitz

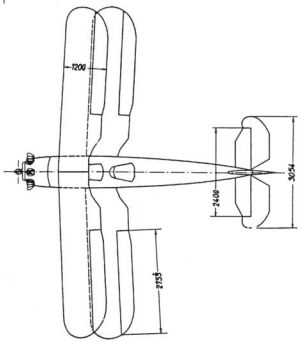
Focke-Wulf Fw 44B Stieglitz

Überflug

Oldtimertreffen mit Stieglitz





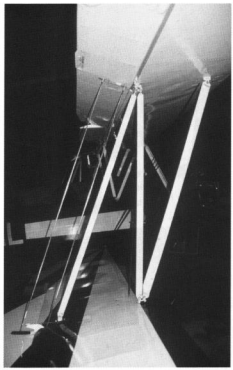


Fw 44 „Stieglitz"

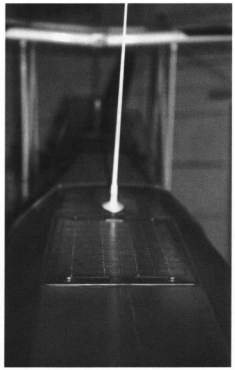
Motor: Sh14 A

Tragfläche:	30,0 m²	V-Form	3°
Querruder:	3,9 m²	Pfeilform (Vorderkante)	3°
Höhenleitwerk:	2,3 m²	Kraftstoffbehälter einschl. Rückflugtankanlage	136 ltr.
Seitenleitwerk:	1,1 m²	Schmierstoffbehälter	15 ltr.

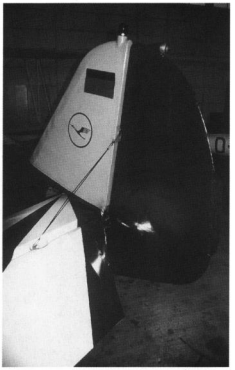
Verwendungsgruppe:	Reise-Flg.	Schul-Flg.	Kunst-Flg.
Rüstgewicht:	530 kg	530 kg	530 kg
Zuladung:	330 kg	270 kg	195 kg
Fluggewicht:	860 kg	800 kg	725 kg
Grösstgeschwindigkeit bei 800 kg Fluggewicht:			188 km/h
Reisegeschwindigkeit bei Motordauerleistung (n = 2075 U/min.):			174 km/h
Landegeschwindigkeit:			74 km/h
Steigzeit auf 1000 m:			4,5 min.
Dienstgipfelhöhe:			4400 m
Flugdauer bei Motordauerleistung (n = 2075 U/min):			3,3 Std.
Flugweite:	"	"	578 km
Kraftstoffverbrauch:	"	"	41 l/h



N-Stiel und Querruderansteuerung der linken Tragflächen.



Hitech am Stieglitz. Diese Sonnenzellen laden eine kleine Bordbatterie.



Höhenruderverspannung, Heckleuchte und das rote Antikollisionslicht.

Eine Bücker Jungmann versucht den Anschluß an einen Stieglitz zu halten.

Das Flugzeug D-EMIG mit einer frühen Bemalung (1972)

Bei diesem Flugzeug sind zum besseren Einsteigen die Klappen geöffnet.

Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz Technische Daten

Muster		**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**H**	**J**	**M**	**N**
Verwendungszweck		Prototyp D-2409, D-2465	*S K R	Prototyp D-2621	*S K R	*S K R	*S K R	Prototyp D-ETAX	*S K R	Prototyp D-ENGO	Prototyp D-EHVA,-EGHO
Ausführung mit Mot.	kW	Sh 14A, 110	Sh 14A, 110	As 8B, 99	Sh 14A,110	As8 B, 99	Sh 14A,110	HM 501A,118	Sh 14A,110	Menasco C4S,115	Bramo 325,129
Luftschraube	mm	2000	2200	2200	2300	2200	2300	2050	2250	2050	2300
Länge	m	6,60	7,29	7,69	7,29	7,69	7,29	7,95	7,29	7,69	7,29
Höhe	m	2,65	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72
Spannweite Oberfl.	m	8,93	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Spannweite Unterfl.	m	8,93	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Flügelfläche	m²	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Flächenbelastung	kg/m²	37,5	37,5	37,5	40	40	40	40	40	40	40
Rüstgewicht	kg	470	520	465	530	500	530	545	-	545	500
Zuladung	kg	280	280	285	270 195 330	300 225 360	270 195 330	-	- - -	-	-
Fluggewicht	kg	750	800	750	800 725 860	800 725 860	800 725 860	-	870 770 900	-	-
Höchstgeschwind.	km/h	192	188	185	188	185	188	200	185	200	200
Reisegeschwind.	km/h	170	174	172	174	172	174	-	170	-	-
Landegeschwind.	km/h	67	74	74	74	74	74	-	80	-	-
Steiggeschwind.	m/s	5,4	4,1	3,6	4,5	3,6	4,5	-	3,4	-	-
Steigzeit von 0 auf											
1000	min	3,4	4,5	5,7	4,5	5,7	4,5	-	5,5	-	-
2000	min	7,7	10,4	12,4	10,4	12,4	10,4	-	12,7	-	-
3000	min	13,4	18,7	23,2	18,7	23,2	18,7	-	23,6	-	-
Dienstgipfelhöhe	m	4700	4400	3900	4400	3900	4400	-	4400	-	-
Reichweite	km	575	575	610	575	610	575	-	585	-	-
Flugdauer	h	3,3	3,3	3,5	3,3	3,5	3,3	-	3,4	-	-
Weitere Unterschiede			Verbesserung der Zelle		-Schmierstoffanlage für den Rückenflug -Rückenflugvergaser -Sitze am Boden vertikal verstellbar -Gepäckraum hinter dem hint. Sitz -Ausrüstung mit Schneekufen mögl. -Auspuffsammelring	-D-Version mit As8B-Motor	-D-Version mit Sh14A-Motor - Positionslicht. -Scheinwerfer -Sitze auch im Fluge verstellbar. -Gepäckraum auf der linken Seite durch Klappe erreichb. -Ausrüstung mit Schneekufen -Ausrüstung mit Spornrad mögl.		-Exportversion wie F-Version -ggfls mit Sh14A4 118kW ausrüstb.		-Motor mit NACA Verkleidung

*S Sport-Version
K Kunstflug-Version
R Reise-Version

Ein Stieglitz vom Geschwader F5 im Jahre 1942 über Skane

Aufträge für den Stieglitz aus dem Ausland

Wie eingangs erwähnt war man in vielen Ländern von diesem Flugzeug und seinen hervorragenden Leistungen als Kunst- und Schulflugzeug so begeistert, daß nicht nur größere Flugzeugbestellungen bei Focke-Wulf in Bremen eingingen, sondern sich auch einige Länder um Lizenzverträge bemühten.

Einsatz in Skandinavien

Schweden war eines der ersten Länder, das sich in die Bestellerliste eingetragen hat. Das Flugzeug Focke Wulf Fw 44 J mit dem Bramo Sh 14A sollte das Standardschulflugzeug für die schwedische Luftwaffe werden und die Sk 9, DH (de Havilland) 60 T Moth sowie die Sk 10 Tigerschwalbe RK 26 (Raab-Katzenstein) ersetzen. Bereits im Jahre 1935 wurde von E. Kropf mit einer Fw 44 D in Ljungbyhed, Schweden ein Flugprogramm gezeigt, welches die hervorragenden Flugeigenschaften des Stieglitz als Kunst-und Schulflugzeug demonstrierte. Am 07. Februar 1936 wurde ein Vertrag über die Lieferung von zwei Fw 44J unterzeichnet die noch im April desselben Jahres an die schwedische Luftwaffe übergeben wurden. Sie erhielten die Typenbezeichnung P2 (prov.) die SAF Serial No. 801 bzw. 802 und waren auf dem schwedischen Luftwaffentestzentrum Malmslätt stationiert. Die guten Flugeigenschaften veranlaßten die Schweden 14 weitere Fw 44 zu bestellen. Ausgeliefert wurden die Maschinen zwischen Januar und Juli 1937 an die Flugschule F5 und erhielt die Bezeichnung (auch die beiden Erstgelieferten) Sk 12 (Sk = skol).

Bereits am 29. September 1936 wurde zwischen Focke-Wulf und der schwedischen Luftwaffe ein Vertrag zur Lizenzfertigung unterzeichnet. Es sah eine Produktion von 20 Sk 12 (Fw 44 J) bei ASJA (später SAAB) in Linköping vor. Die ersten zehn Maschinen wurden im Herbst 1937 und die letzten zehn zwischen April und August 1938 ausgeliefert. Eine Erweiterung des Lizenzvertrages sah nun auch bei CVV (Central Verkstaden i. Västeras), die Fertigung von Sk 12 vor. Insgesamt wurden in Schweden 57 Sk 12- Flugzeuge gebaut. Um den Bedarf an Stieglitzen zu decken wurden auch zwölf Maschinen bei den Ceskomoravaska Kolben-Danek CKD-Flugzeugwerken in Prag gebaut. Zwischen 1936 und 1943 verfügte die schwedische Luftwaffe somit über 85 Sk 12 (Fw 44J). Einige von diesen Flugzeugen sind heute noch flugfähig oder sind in diversen Luftfahrtmuseen ausgestellt.

Auch bei polaren Temperaturen eignete sich der Stieglitz als Schulflugzeug. Ein Grund für Finnland, dieses Flugzeug für die Fluggrundausbildung zu beschaffen. So wurde im April 1940 ein Vertrag über die Lieferung von 30 Fw 44J unterzeichnet.

Norwegen, ein weiterer Interessent an Fw 44J-Flugzeugen, bestellte 10 Maschinen mit dem Auslieferungsdatum April 1940. Diese Flugzeuge wurden bei Cesko-vaska Kolben-Danek in Prag gefertigt und wie im Vertrag vorgesehen im April 1940 überführt. Für diese zehn Maschinen wurden folgende Überführungskennzeichen ver-

In der untersten Sitzposition hatte der Pilot kaum mehr Sicht nach vorne.

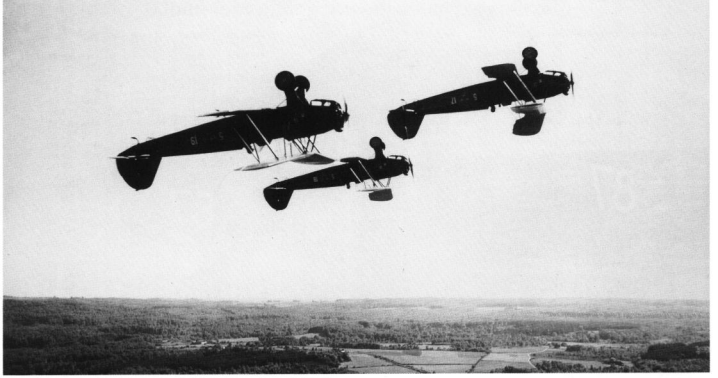
Übersicht aller schwedischen Stieglitze

Typ	Sw. S/N	Werk Nr.	Bauj.	Registrierung	Bernerkung	Letzte bzw.aktuelle Registrierung
Sk 12	611		1936	5-69, 5-11	Totalschaden, ex PZ 801 12.10.42	
Sk 12	612		1936	5-70, 5-12,17-86	ex PZ 802 beschädigt	
Sk 12	613	Fw 1895	1937	5-71, 5-13, 3-	besch. nach Motorstillstand	
Sk 12	614	Fw 1896	1937	5-72, 5-14, 16-	n. Uppsala verk. Beschäd. Febr.57	SE-BWK
Sk 12	615	Fw 1897	1937	5-73, 5-15, 6-12	Bei Örebro Bil für Ersatzteile vorg.	
Sk 12	616	Fw 1898	1937	5-74, 5-16, 11-80	n.Sundsvalls verk. Beschäd. Apr.57	SE-BXH
Sk 12	617	Fw 1899	1937	5-75, 5-17, 14-	1944 nach Deutschland verk.	D-EFUR, ZS-WRI, D-EQAX
Sk 12	618	Fw 1900	1937	5-76, 5-18	Totalschaden 19.02.45	
Sk 12	619	Fw 1901	1937	5-77, 5-19, 20-51, 5-9	nach Deutschland verk.	D-ELEW, D-ELER
Sk 12	620	Fw 1902	1937	5-78, 5-20, 20-52	Zusammenstoß mit 645 am 22.01.46	
Sk 12	621	Fw 1903	1937	5-79, 5-21	Totalschaden am 15.09.41	
Sk 12	622	Fw 1904	1937	5-80, 5-22, 9-22	Gillstads Bilmuse., Lidköping Jun.66	SE-BRZ
Sk 12	623	Fw 2291	1937	5-81, 5-23, 1-	Totalsch. nach Kollision mit Segelfl.	
Sk 12	624	Fw 2292	1937	5-82, 5-24	Totalverlust 23.10.42	
Sk 12	625	Fw 2293	1937	5-83, 5-25, 21-	nach Deutschland verk. 15.12.56	SE-BXO, D-EMIG
Sk 12	626	Fw 2294	1937	5-84, 5-26	Absturz am 19.08.37	
Sk 12	627	ASJA 79	1937	5-85, 5-27	Notland. bei Konga Klint 15.03.39	
Sk 12	628	ASJA 80	1937	5-86, 5-28, 5-26, 4-	Bruch bei Landung 06.07.46	
Sk 12	629	ASJA 81	1937	5-87, 5-29, 5-27, 9-	1966 priv. verk. SE-EGT	OH-SZS, SE-EGT
Sk 12	630	ASJA 82	1937	5-88, 5-30, 5-28, 20-53,16-	nach Deutschland verk. 24.09.58	SE-CBE, D-EMOF
Sk 12	631	ASJA 83	1937	5-89, 5-31, 5-29, 1-	nach Deutschland verk. 10.07.56	SE-AWT,D-EFUD,-EMIL,-EMIQ,-EMAY
Sk 12	632	ASJA 84	1937	5-90, 5-32, 5-30, 1-76		
Sk 12	633	ASJA 85	1937	5-91, 5-33	Totalschaden 15.03.39	
Sk 12	634	ASJA 86	1937	5-92, 5-34, 5-31, 7-1		
Sk 12	635	ASJA 87	1937	5-93,5-35,5-32,2-32,1-75	nach Deutschland verkauft	D-EDYF
Sk 12	636	ASJA 88	1937	5-94, 5-36, 5-33, 7-2	Zerst. nach Kollision 30.05.50	
Sk 12	637	SAAB 89	1938	5-95, 5-37, 5-34, 6-	Totalschaden 18.02.49	
Sk 12	638	SAAB 90	1938	5-96,-38,-35,20-55,18-38	SE-BYW in die USA verk. 22.12.61	N244FW, N638
Sk 12	639	SAAB 91	1938	5-97, 5-39, 5-36, 20-56	nach Deutschland verk. 10.07.58	SE-BXN, D-ECUX,Flugwerft Schleißhe
Sk 12	640	SAAB 92	1938	5-98, 5-40, 5-37	Totalschaden 10.05.43	
Sk 12	641	SAAB 93	1938	5-41, 5-38, 2-91	am 15.02.46 verkauft	
Sk 12	642	SAAB 94	1938	5-42, 5-39	Totalschaden nach Ausenland.10.57	
Sk 12	643	SAAB 95	1938	5-43, 5-40	am 04.03.45 verkauft	
Sk 12	644	SAAB 96	1938	5-44, 5-41	Totalschaden am 16.02.45	SE-AGY
Sk 12	645	SAAB 97	1938	5-45, 5-42, 16-42		
Sk 12	646	SAAB 98	1938	5-46, 5-43, 5-9, 15-9,	Totalschaden am 21.09.63	SE-BWL
Sk 12	647	CVV I	1939	5-47,5-44, 20-57	Bil&Flygmuseum Slöinge	SE-BWZ
Sk 12	648	CVV I	1939	5-48, 5-45, 5-16, 1-	SE-AYY nach Deutschl. verk. 12.55	D-EBOB,HB-EBO,LX-001,D-EKHD
Sk 12	649	CVV I	1939	5-49, 5-46	Kollision, Totalschaden 01.10.42	
Sk 12	650	CVV I	1939	5-50, 5-47		
Sk 12	651	CVV I	1939	5-51, 5-48, 1-20	Totalschaden	
Sk 12	652	CVV I	1939	5-52, 5-49	mehrere Privatbesitzer	SE-BXI
Sk 12	653	CVV I	1939	5-53, 5-50, 20-58		
Sk 12	654	CVV I	1939	5-54, 5-51	Totalschaden 08.04.43	
Sk 12	655	CVV I	1939	5-55, 5-52, 4-23	Privatverkauf	SE-BWM
Sk 12	656	CVV I	1939	5-56, 5-53	Totalschaden Mai 43	
Sk 12	657	CVV I	1939	5-57, 5-54, 20-59	SE-BWU n. Deutschl. verk. 10.58	D-ENYF,OY-DVW, SE-BWU,
Sk 12	658	CVV I	1939	5-58, 5-55, 20-60	Privatverkauf	
Sk 12	5771	CKD 2814	1940	5-56, 20-61	Totalschaden	
Sk 12	5772	CKD 2815	1940	5-57	Totalschaden 25.09.41	
Sk 12	5773	CKD 2816	1940	5-58, 16-30	Luftf.-Museum Stockholm-Arlanda	SE-BWX
Sk 12	5774	CKD 2817	1940	5-59, 20-62, 18-	Privatverkauf	
Sk 12	5775	CKD 2818	1940	5-60	Totalschaden 31.03.41	
Sk 12	5776	CKD 2819	1940	5-61, 8-	Privatverkauf und Schaden	SE-BWI
Sk 12	5777	CKD 2820	1940	5-62	Privatverkauf	SE-BWY
Sk 12	5778	CKD 2821	1940	5-63	Totalschaden 10.11.41	
Sk 12	5779	CKD 2822	1940	5-64, 9-64		
Sk 12	5780	CKD 2823	1940	5-65, 9-, 15-		
Sk 12	5781	CKD 2824	1940	5-66	Totalschaden 10.09.42	
Sk 12	5782	CKD 2825	1940	5-67	Totalschaden 24.08.43	
Sk 12	659	CVV II	1940	5-68, 14-11	Totalschaden 05.06.45	
Sk 12	660	CVV II	1940	5-69		
Sk 12	661	CVV II	1940	5-70,5-46	Totalschaden 15.02.43	
Sk 12	662	CVV II	1940	5-71, 7-4	SE-BXG n. Deutschl. verk.30.06.65	D-EKNE, D-EKXG, D-EMIL
Sk 12	663	CVV II	1940	5-72, 20-64	SE-BWH n. Deutschl. verk.21.08.58	D-EGAM,D-ENAY Deutsch.Museum
Sk 12	664	CVV II	1940	5-73, 5-11, 10-1	SE-BZI n. Deutschl. verk. 13.04.60	D-EHEQ
Sk 12	665	CVV II	1940	5-74, 5-24	durch Brand zerstört 01.49	
Sk 12	666	CVV II	1941	5-63		
Sk 12	667	CVV II	1941	5-10, 10-2	SE-BWN n. Deutschl. verk.30.01.56	D-ECAN, D-EMMI
Sk 12	668	CVV II	1941	5-60		
Sk 12	669	CVV II	1941	5-57	Karemo Flygmuseum	SE-CLC
Sk 12	670	CVV II	1941		im Flygvapenmuseum 5-70	SE-EGB
Sk 12	5783	CVV III	1943	12-		SE-BWO
Sk 12	5784	CVV III	1943	4-	Kollision mit Segelfl.18.05.49	
Sk 12	5785	CVV III	1943	17-	Privatverkauf und Schaden	SE-BXL
Sk 12	5786	CVV III	1943	13-	Totalschaden 14.06.46	
Sk 12	5787	CVV III	1943	8-87	Bil&Flygmuseum 5-87	SE-BWR
Sk 12	5788	CVV III	1943	8-88	Totalschaden 08.06.45	
Sk 12	5789	CVV III	1943	9-61	Totalschaden 24.06.51	
Sk 12	5790	CVV III	1943	7-5	SE-BXK n. Deutschl. verk. 14.03.57	D-EHEG
Sk 12	5791	CVV III	1943			
Sk 12	5792	CVV III	1943	10-3	Totalschaden 20.05.48	
Sk 12	5793	CVV III	1943	9-	Privatverk. Schaden am 08.63	SE-BWT
Sk 12	5794	CVV III	1943	1-76		
Sk 12	5795	CVV III	1943	1-73	Totalschaden 20.06.46	

In einem sehr guten Zustand befindet sich diese Sk 12, 5-89 S/N 5797 im Bil&Flygmuseum Ugglarp.

Ganz auffällig bemalt ist dieser finnische Stieglitz OH-SZF.

Diese Finnische Fw 44J war zeitweise als D-EOIL in Deutschland zugelassen. Zur Zeit fliegt dieses Flugzeug mit der Kennung SE-EGT in Schweden.



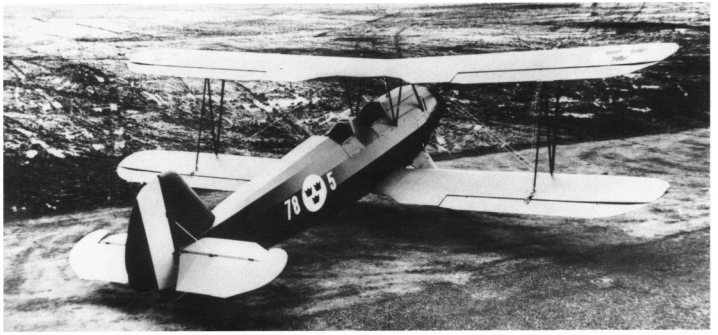
Fluglehrer vom Geschwader F5 in Ljungbyhed trainieren für die im April 1940 stattfindende Flugschau.

geben. In Klammer die neue norwegische Kennung. W.Nr. 2775 D-EXWK (1), W.Nr. 2776 D-EXWL (3), W.Nr. 2777 D-EXWM (2), W.Nr. 2778 D-EXWO (5), W.Nr. 2779 D-EXWP (9), W.Nr. 2780 D-EXWQ (11), W.Nr. 2781 D-EXWR (13), W.Nr. 2782 D-EXWS (15), W.Nr. 2826 D-EYWH (17), W.Nr. 2827 D-EYWI (19).

Einsatz in Österreich

Auch Österreich setzte zur Flugausbildung ab 1936 den Stieglitz als Schulflugzeug ein. Bei Focke-Wulf in Bremen wurden 10 Flugzeuge mit folgenden Werknummern bestellt: 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261 und 2262. Bei der in Wiener-Neustadt ansäßigen Hirtenberger Patronenfabrik wurden 40

Der erste für Schweden gebaute Stieglitz noch ohne Kennung.



Diese Sk 12 mit der S/N 670 wurde bei Centrala Verkstaden i Västeras (CVV) für die schwedische Luftwaffe in Lizenz gebaut.

Das Flugzeug mit der W.Nr. 801 (P2) hatte am 12.10.1942 einen Totalschaden. Es war das erste von zwei Flugzeugen, welches von Focke-Wulf geliefert wurde

Fw 44J Flugzeuge mit den Werk Nummern 437-445, 460-470, 490-499 und 4001-4012 in Lizenz gefertigt.

Einsatz in Bulgarien

Bulgarien war zur damaligen Zeit ein Großkunde von Focke Wulf. An oberster Stelle auf dem Wunschzettel stand die Fw 44.

Die erste Lieferung von sechs Stieglitzen Fw 44J mit einem Sh 14A Motor zu einem Stückpreis von 18 578,80 (!) RM (Bücker „Jungmann" wurde mit einem Stückpreis von ca. 14 000,– RM angeboten) erfolgte am 10. November 1937: W.Nr. 2295 D-EMFI, W.Nr. 2296 D-EPQY, W.Nr. 2297 D-EQDA, W.Nr. 2860 D-EYWX, W.Nr. D-EXWV und W.Nr. 2862 D-EXUM. Zwischen dem 04. und dem 25. Februar 1938 wurden vier Stieglitze von Angehörigen der Bulgarischen Luftwaffe überführt. Im Mai 1939 folgten weitere zehn Stieglitze nach Bulgarien. Zwischen Dezember 1939 und Februar 1940 wurden nochmals 20 Fw 44J dem Balkanstaat übergeben. So die W.Nr. 959 bis 964 mit dem Kennzeichen D-ETND, -EUCG, -EHJH, -EVGG und -EICP. Die weiteren Werknummern, bei denen keine Kennzeichen bekannt sind: 965, 975, 986, 2603, 2613, 2625, 2626, 2662, 2663, 2675, 2743, 2745, 2799, 2847.

Einsatz in der Türkei

Auch die nach Attatürk moderne Türkei sollte für ihre Luftwaffe ein neues Schulflugzeug erhalten. Deshalb wurde 1939 ein Vertrag über die Lieferung von acht Focke-Wulf Fw 44J geschlossen. Im Jahr 1940 erfolgte die Auslieferung. Die erste Einweisung auf diesem Flugzeugmuster erhielt Attatürks Tochter, Sahiha Gökcen, selbst. Sie ließ sich von Flugkapitän Stein zur Fluglehrerin ausbilden. Mit ihrem erworbenen Wissen war sie dann auch in der Lage, Sport bzw. Militärpiloten auf dem Stieglitz auszubilden.

Einsatz in Süd Amerika

Für Süd Amerika organisierte Focke Wulf im Jahre 1936 eine Demonstrationstour mit der Fw 44J, D-FNOY. Sie führte durch mehrere Staaten wie zum Beispiel Argentinien, Brasilien, Bolivien, Chile und Columbien. Der Stieglitz hinterließ einen so überzeugenden Eindruck, daß viele dieser Länder das Flugzeug zu einem Stückpreis von ca. 18 000,– RM bestellten.

So wurde am 15. Januar 1937 mit Argentinien ein Vertrag über die Lieferung von 15 Fw 44J mit Sh 14A Motor unterzeichnet. Ein weiterer Vertrag, geschlossen am 17. Juni 1937, sah die Lieferung von Flugzeugteilen, Werkstoffen und Ausrüstungsgegenständen für die Lizenzfertigung von 30 Stieglitzen vor. Der Vertrag bezog auch 37 Sh 14A Motoren mit ein, die in Lizenz gefertigt werden sollten. Im Jahre 1938 begann man bei der Fabrica Militar de Aviones in Cordoba mit den Vorbereitungen für eine Lizenzproduktion. Bereits ein Jahr später konnte mit der Auslieferung der ersten Serie (mittlerweile hatte man die Stückzahl auf 60 erhöht) begonnen werden. Auch in Brasilien wurde der Stieglitz in einem eigens dafür gebauten Flugzeugwerk, in Lizenz gefertigt. Bis die Produktion anlaufen konnte, wurden von Argentinien einige Fw 44J übernommen.

Chile, ein weiteres südamerikanisches Land, unterzeichnete im September 1937 einen Vertrag zur Lieferung von 15 Fw 44J.

Betrachtet man die Liste der Bestellungen wäre noch China zu erwähnen, wo auch ein Bedarf an dem Schulflugzeug Fw 44J bestand.

Leider konnte keine Großbestellung aus den USA aufgenommen werden. Es wurden für eine eventuelle Lizenzfertigung zwar ausführliche Unterlagen den wichtigsten Flugzeugfirmen wie z.B. Fairchild, Curtiss oder North American zur Verfügung gestellt, doch war es dafür schon zu spät. Modernere Schulflugzeuge waren dort bereits in Vorbereitung.

Trotzdem war der Stieglitz ein großer Exporterfolg.

Der erste für Schweden gebaute Stieglitz noch ohne Kennung.

Restaurierungsarbeiten von Mitarbeitern des Luftfahrt-Museums in Hannover-Laatzen. Dieser finnische Stieglitz wurde aus mehreren Maschinen wieder zusammengebaut.

Dieses Flugzeug wurde 1939 in Schweden bei CVV gebaut, erhielt die S/N 655, flog bei der schwedischen Luftwaffe mit der Nr. 5-55, 5-52, 4-23 und bekam nach dem Krieg die zivile Zulassung SE-BWM.

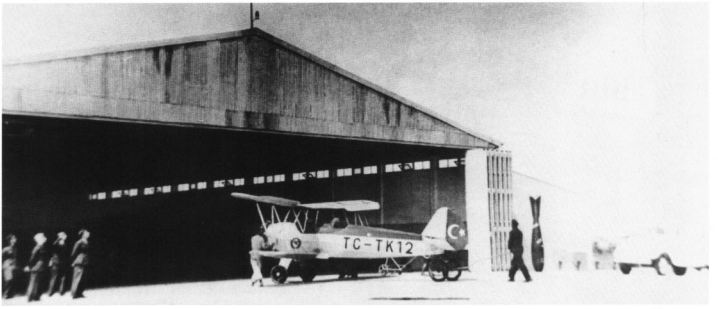
Ein finnischer Stieglitz mit späterem Bemalungsschema

Die ersten zehn Maschinen für Österreich wurden von Focke-Wulf geliefert.

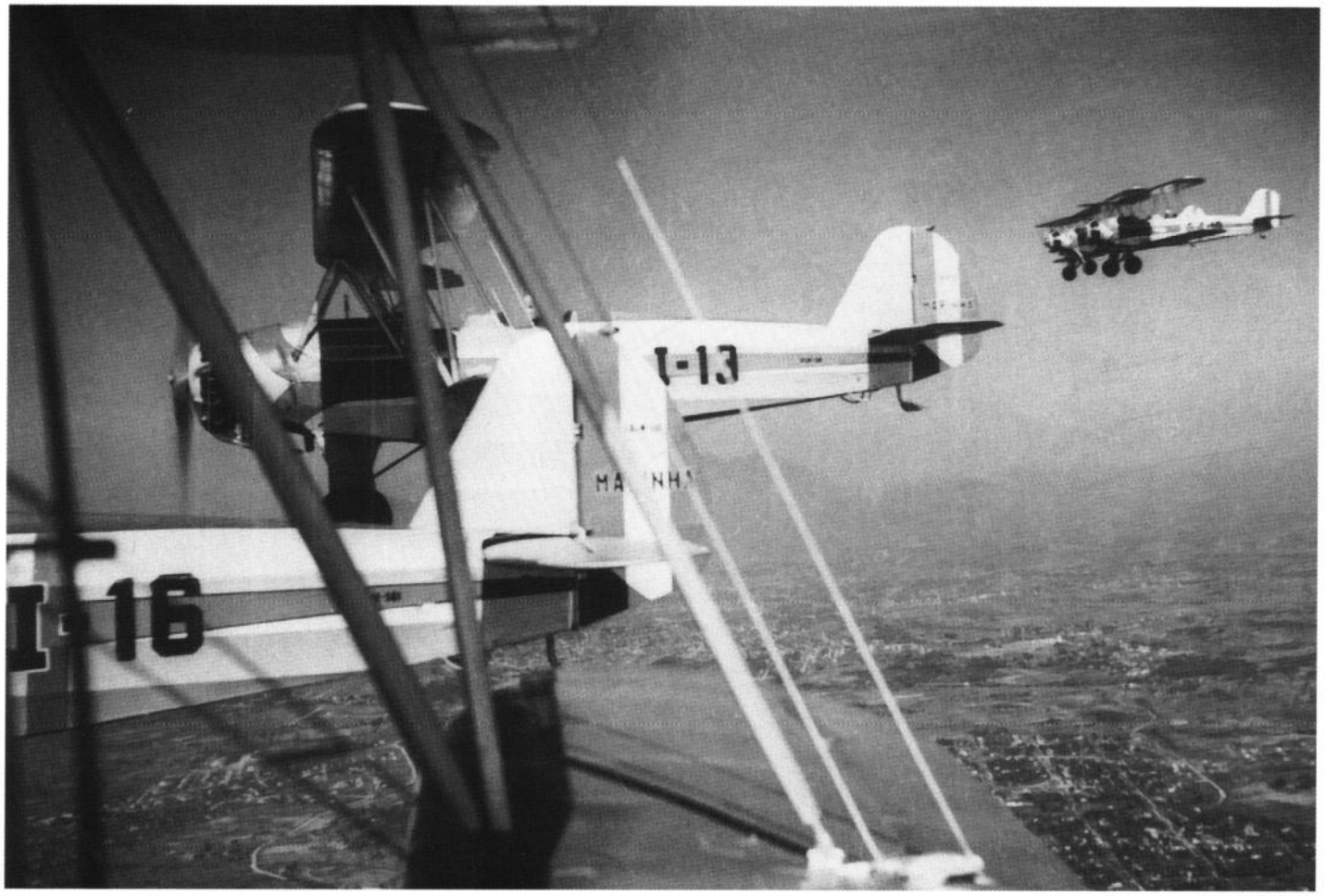
Für Österreich baute die in Wiener-Neustadt ansässige Hirtenberger Patronenfabrik 40 Stieglitz in Lizenz.

Im Jahre 1940 erhielt die Türkei acht Focke-Wulf Fw 44J.

Die erste Einweisung auf diesem Flugzeugmuster erhielt Attatürks Tochter Sabiha Gökcen.

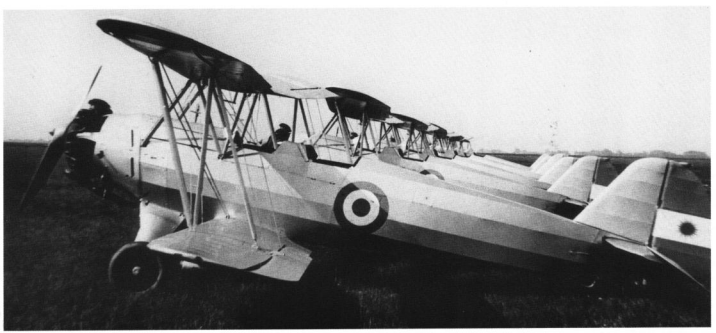


Die Pilotenausbildung der türkischen Luftwaffe sollte hauptsächlich auf dem Stieglitz erfolgen.



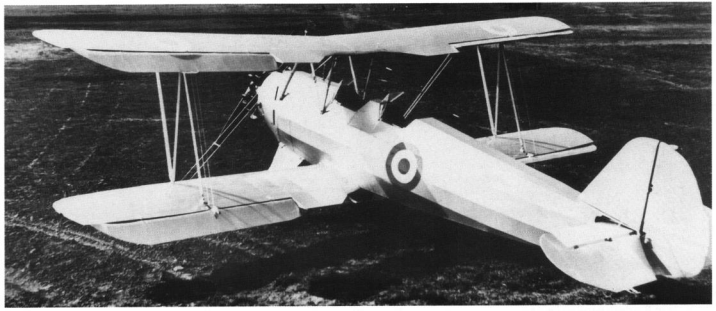
In Brasilien wurde der Stieglitz in Lizenz gefertigt.

Die erste in Brasilien gebaute Fw 44J.



In Argentinien begann im Jahre 1938 bei der Fabricia Militar de Avions in Coradoba die Lizenzferigung.

Das Standardschulflugzeug der argentinischen Luftwaffe war die Fw 44J.



Fabrikneu wartet dieser Stieglitz auf die Ausstellung.

Chile unterzeichnete im September 1937 einen Vertrag über die Lieferung von 15 Stieglitzen.

Diese Fw 44B wird zur Zeit in Frankreich restauriert.

Dieser ehemalige finnische Stieglitz fliegt nun mit amerikanischer Zulassung.

Eine der ersten Aufnahmen des D-EMIL in Egelsbach.

Der Hanseatische Fliegerclub und sein D-EMIL

.... oder ein Stieglitz mit dem Kranich am Leitwerk

Im Jahr 1960 gründeten 17 Interessenten, Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa, den Hanseatischen Fliegerclub (HFC) in Frankfurt. Der schnell expandierende Club zählt heute über 100 Mitglieder und verfügt über eine große Flotte von Sportflugzeugen. Mitten darin befindet sich ein Oldtimer ganz besonderer Art. Es ist ein Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz der sich in diesem Club ganz besonders wohl fühlt, wird er doch von einigen Mitgliedern sehr umsorgt.

Die ersten Gedanken einen Oldtimer zu erwerben, kamen einigen Clubmitgliedern 1968. Man suchte im deutschen Raum einen Doppeldecker und wurde im Dezember 1969 in Regensburg fündig. Ein Gerippe und viele Einzelteile war alles, war vor ihnen lag. Der günstige Preis führte dann schließlich im März 1970 zum Kauf. Jetzt wartete aber eine Menge Arbeit auf die kleine Schar Enthusiasten im HFC. Der Bramo-Motor wurde bei der Firma Kula in Stuttgart überholt. Wie in der Chronik nachzulesen, gab es nicht nur Befürworter für dieses Flugzeug. In mühevoller Kleinarbeit wurde das Flugzeug zwischen 1970 und 1972 wieder aufgebaut. Dann erstrahlte der Stieglitz wieder in neuem Glanz und so war es für Rudi Benk als Pilot und Peter Bauer ein ganz besonderes Ereignis, dieses Schmuckstück am 01. Juni 1972 von Frankfurt nach Egelsbach zu überführen.

Mit der Bezeichnung Sk 12, ein Lizenzbau des Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz wurde dieses Flugzeug in Schweden bei dem Flugzeughersteller Central Verkstaden i Västeras (CVV) gebaut. Es erhielt die schwedische Werk Nr. 662 und wurde am 26.11.1940 an die schwedische Luftwaffe mit der Kennung 5-71 ausgeliefert. Bei einer weiteren Einheit wurde die Kennung 7-4 geändert. Am 15. Juni 1954 wurde das Flugzeug aus dem militärischen Dienst entlassen und an einen Privatinteressenten verkauft. Es erhielt die Kennung SE-BXG. Am 30. Juni 1965 wurde es in die Bundesrepublik überführt. Für die nachfolgenden Halter gab es die Registrierungen; D-EKNE und D-EKXG bis es dann als D-EMIL beim HFC seine Heimat fand.

Ein trauriges Datum war der 25. September 1977. Die Maschine stürzte in Vielbrunn im Odenwald ab. Beide Piloten blieben dabei wie durch ein Wunder unverletzt. Für viele Mitglieder war der Verlust so groß, daß man sich sofort auf die Suche nach einem zweiten Stieglitz machte. Es dauerte nicht lange und man hatte eine Focke-Wulf 44J gefunden. Im Mai 1978 wurde D-EMIL II übernommen und in der großen Jumbohalle auf Rhein Main aufgerüstet.

Auch dieses Flugzeug stammte aus schwedischer Produktion. Gebaut bei ASJA (später SAAB) verließ der Stieglitz mit der Werk Nr. 631 am 14. September 1937 das Flugzeugwerk um bei der schwedischen Luftwaffe seinen Dienst als Schulflugzeug aufzunehmen. Seine Kennung war 5-89. Es durchlief mehrere Einheiten und bekam somit auch immer andere Kennungen, 5-31, 5-29 und 1-. Nach dem Verkauf an Privat erhielt das Flugzeug SE-AWT. Am 10. Juli 1956 wurde der Stieglitz nach Deutschland verkauft, mit der Kennung D-EFUD versehen bis er beim HFC als D-EMIL II seine Runden drehen konnte.

Kurzzeitig flog die jetzige D-EMAX als D-EMIL II beim HFC.

Ohne Fliegerhaube ist es in einem Stieglitz-Cockpit sehr windig.

Nun hatte man für die Flugsaison`78 und `79 wieder einen Stieglitz, leider nur , bis zum 08. September 1979. An diesem Tag beschädigte man auf dem Flugplatz Grubingen das Fahrwerk so stark daß der Club sich entschloß das Flugzeug mit defektem Fahrwerk wieder zu verkaufen. Anfang 1980 hatte der HFC einen Käufer gefunden.
Trotz Totalschaden von EMIL (I) hatte man sich entschlossen, ihn wieder aufzubauen. Mittlerweile war dieses Projekt, EMIL (I) fortgeschritten und man konnte daran denken, ihn gegebenenfalls noch im Jahre 1980 in die Luft zu bekommen. Dann war es wieder soweit. Im Juli 1980 fand der erneute „Erstflug" statt.
Heute, 25 Jahre nach Inbetriebnahme beim Hanseatischen Fliegerclub erfreut sich der blau-weiß-gelbe Vogel großer Beliebtheit und ist bei allen Oldtimer-Treffen ein gern gesehener Gast.

Stieglitzflug

Bevor die diesjährige Flugsaison zu Ende geht und unser „Emil" sein Winterquartier, einen Käfig in der Halle III auf Rhein/Main, bezieht, möchten wir noch einmal einen Flug nach Heidelberg und über den südlichen Odenwald unternehmen.
Dieser wunderschöne Oktobernachmittag ist geradezu prädestiniert dafür, sich die Landschaft noch einmal von oben zu beschauen und zu genießen. Doch dafür muß noch etwas Vorarbeit geleistet werden.
Sein Standplatz in der Flugzeughalle II in Egelsbach muß erst einmal „freigeräumt" werden. Denn vor ihm geparkt sind noch weitere Maschinen des „Hanseatischen Fliegerclubs", dem auch das Flugzeug Fw 44J Stieglitz D-EMIL gehört. Vorsichtig rangierten wir den Doppeldecker aus der Halle und schieben ihn zur Tankstelle. Aus Sicherheitsgründen werden wir ihn voll tanken lassen. Mein Pilot, Wolfgang Bachmann, prüft den Ölstand. Nach vorgeschriebenem Ablauf wird nun das

Anfänglich hatte der D-EMIL noch keinen weißen Streifen am Rumpf.

Oldtimer unter sich

Flugzeug noch einmal von außen kontrolliert. Ein spezielles Augenmerk wird dabei auf Steuerflächen, Gelenke und saubere Lufteinlässe gelegt. Da wir von hier aus losrollen dürfen, kann ich mich schon einmal auf dem vorderen Sitz einrichten. Die kleinen Klappen, die den Einstieg erleichtern, sind zwar offen, doch ist es nicht ganz einfach, die richtige Sitzposition zu finden. Durch die Höhenverstellung des Sitzes gelingt es mir aber dennoch. Zum Anschnallen der Gurte benötigte ich noch etwas Hilfe. Die Ledermütze wird übergezogen, eine alte Motorradbrille aufgesetzt und beide Einstiegsklappen geschlossen.
Mittlerweile hat sich auch Wolfgang hinter mir eingerichtet und überprüft den Sprechfunk. Ganz ohne Hilfe kann unser Stieglitz nicht gestartet werden. Jens Widderich, er wird uns dann mit seiner Katana begleiten, dreht zuerst einmal mehrfach den Propeller durch. Dann wird auf der linken Seite die Kurbel eingesetzt und solange gedreht, bis der Motor erst noch widerwillig, aber dann doch ohne murren anspringt. Die Bremsklötze werden entfernt und mit der Kurbel in unserem Flugzeug verstaut. Über meinem Kopfhörer bekomme ich den Funksprechverkehr mit, so auch die Bitte um Rollfreigabe. Bis zum Startpunkt werden noch einmal alle Steuerflächen überprüft und der Motor abgebremst, d.h. die beiden voneinander unabhängigen Zündanlagen überprüft. Jetzt erhalten wir vom Kontrollturm in Egelsbach die Startfreigabe. Wolfgang dreht unseren „Emil" auf die Startbahn 27 und gibt Vollgas. Der Siebenzylinder Bramo Sh 14 mit seinen 118 kW (160 PS) zeigt nun was in ihm steckt. Das Vibrieren geht durch den ganzen Rumpf und ist über den Steuerknüppel spürbar. Die Bremsen werden gelöst. Mit dem Seitenruder wird die Maschine ausgerichtet. Die Fahrtanzeige klettert auf 60 MPH. Durch Drücken wird das Heck leicht angehoben bis der Sporn frei ist. Mit einer Geschwindigkeit von 65 MPH heben wir ab und steigen mit 75 MPH auf eine Höhe von 1000 ft (300 m). Wir drehen nach Süden um bei Weiterstadt den Kontrollbereich von Egelsbach zu verlassen. Über Funk melden wir uns ab, steigen auf etwa 500 Meter und schwenken auf einen Kompasskurs von 180°. Links zum Odenwald hin, Darmstadt und das Darmstädter Autobahnkreuz. Bis nach Heidelberg werden wir uns unseren Kurs zwischen der Autobahn A5 Richtung Süden und der vorderen Odenwaldbergkette festlegen. Der Drehzahlmesser steht auf 1800 U/min und die Geschwindigkeit hat sich auf 85 MPH stabilisiert. Jetzt überkommt mich dieses unbeschreibliche Gefühl losgelöst von allem zu sein und kann an einem sehr schönen Oktobertag die Welt unter mir bestaunen. Der runde Lauf des Bramo, das gleichmäßige auf und ab der Ventilstößel, geben zusätzlich Sicherheit. Die Tankanzeige im Schauglas vor mir zeigt, daß sich noch genügend Kraftstoff im Tank befindet. Nun möchte ich auch ein-

Diese Sk 12 mit der S/N 670 wurde bei Centrala Verkstaden i Västeras (CVV) für die schwedische Luftwaffe in Lizenz gebaut.

Rundflug über den Wäldern des südlichen Odenwaldes.

mal den Knüppel in die Hand nehmen. Das ist natürlich einfacher gesagt als getan. Da ich etwas tief sitze ist bereits der Geradeausflug etwas problematisch. Um Kurs zu halten muß ich seitlich nach vorne schauen. Das hat zur Folge, das bei mir die Maschine immer leicht nach links hängt. Auch beim Kurvenflug muß etwas mehr „gearbeitet" werden. Der Knüppel ist natürlich auch nicht mit dem „Controlstick" einer Katana zu vergleichen. Ich erwische mich dabei ein erfolgreiches Manöver lautstark zu begleiten. Trotz der Kühle hier oben merke ich etwas Schweiß auf meiner Stirn, Grund dafür, die Steuerung wieder an Wolfgang zu übergeben. Mittlerweile haben wir Heidelberg, die Perle am Neckar erreicht.

Wir drehen nach Osten ein. rechts unter uns noch in der Sonne gelegen, das Heidelberger Schloß in seiner ganzen Schönheit. Davor schlängelt sich der Neckar. Wir überfliegen die dichtbewaldeten Hügel des südlichen Odenwaldes und erreichen an der engen Neckarschleife gelegen Hirschhorn. Zuvor passierten wir noch das auf einem Berg gebaute altertümliche Städtchen Dielsberg. Bei Eberbach leiten wir den Rückflug über den Odenwald ein. Über die sanften Hügel erreichen wir mit über einer Stunde Flugzeit bei Weinheim wieder die Bergstraße. Jetzt in umgekehrter Richtung zeigt der Kompaß 360°. An Heppenheim, Bensheim, dem Auerbacher Schloß und der Burg Frankenstein vorbei haben wir bereits den Meldepunkt Delta erreicht. Auch das Stimmengewirr im Kopfhörer signalisiert die Nähe zu Egelsbach. Wolfgang hat uns schon angemeldet. Wir landen diesmal von Westen kommend auf der Grasbahn 09. Der Anflug beginnt mit einer Geschwindigkeit von 80 MPH. Die Geschwindigkeit wird auf 70 MPH reduziert. Die Grasbahn ist greifbar nah. Mit 65 MPH setzt Wolfgang unseren „EMIL" butterweich ins Gras. Das Abbremsen ist reine Gefühlssache. Bei einem ungleichen Bremsdruck neigt der Stieglitz schnell dazu, sich um die Achse zu drehen. Das erleben wir gottseidank nicht. Über die asphaltierte Bahn rollen wir dann zu unserer Position. Die Zündung wird abgeschaltet und mit einem Blubbern bleibt der zuverlässige Bramo stehen. Es dauert noch einige Minuten bis ich in der Lage bin, das Erlebte zu begreifen. Doch schon heißt es losschnallen, aussteigen und das Flugzeug vom mitgebrachten Schmutz zu befreien. Wehmütig schaue ich zu, wie dieses Schmuckstück in der Halle II hinter großen Toren verschwindet.

Im Landeanflug auf Egelsbach.

Diese Sk 12 mit der S/N 648 wurde 1939 bei CVV in Schweden gebaut.

Als D-EFUR wurde dieses Flugzeug nach Süd Afrika verkauft. Nun hat eine Haltergemeinschaft u.a. H. Bonsmann für die Berlin-Stiftung der Deutschen Lufthansa den Stieglitz mit der Werknummer 1899 von Herrn Van der Walt mit der Zulassung ZS-WRI erstanden. In Deutschland wird diese Fw 44J die Kennung D-EQAX erhalten.

Zum Kauf angeboten war diese in Argentinien zugelassene Fw 44 mit der Kennung LV-ZAS.

Diese Fw 44J D-EMAX von Herrn Ecker wurde 1937 bei ASJA in Schweden für die schwedische Luftwaffe gebaut und mit der S/N 631 ausgeliefert. Mehrere Halter betrieben nach 1945 dieses Flugzeug. So flog der Stieglitz als D-ELIL II auch kurzzeitig beim Hanseatischen Fliegerclub. Über Herrn Pröll kam der Stieglitz zu Bil&Flygmuseum Ugglarp.

Take off. Der Stieglitz D-EMUT von H. Walther kurz vor dem Abheben auf dem Flugplatz Speyer.

Für die hervorragende Restaurierung dieser Fw 44J, D-EJOI, erhielt Joachim Illenberger im Oktober 1996 von der FAI das Diplome Phoenix. Er kaufte dieses Flugzeug in den USA und überführte es 1978 in die Bundesrepublik. Bis es sich dann wieder in die Luft erheben konnte, dauerte es 12 Jahre. Über 6000 Arbeitsstunden wurden für den Wiederaufbau investiert.

Ernst Cetto, der jetzige Besitzer erwarb den Stieglitz 1976 und überführte ihn nach Regensburg, wo er auch die Zulassung D-EAZE erhielt.